

第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会

日時:令和5年7月27日(木)10時00分～
場所:三重県津市羽所町700
ホテルグリーンパーク津

議事次第

1. 開会

2. 挨拶 (中部運輸局自動車交通部次長)

3. 議題

- (1) 最近のトラック運送事業に関する取組みについて【資料1】
- (2) トラック運転者の働き方改革に向けた厚生労働省の取組み【資料2】
- (3) 令和5年度の本協議会における取組みについて【資料3】
- (4) その他

4. 挨拶 (三重労働局労働基準部長)

5. 閉会

議事次第、委員及び出席者名簿、配席図

資料1:最近のトラック運送事業に関する取組み

資料2:トラック運転者の働き方改革に向けた厚生労働省の取組み

資料3:令和5年度の本協議会における取組みについて

参考資料1:物流革新に向けた政策パッケージ

参考資料2:「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」概要

トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 委員名簿
 ～ 第17回協議会 出席者名簿 ～

令和5年7月27日
 (順不同・敬称略)

	機関代表者	組 織 名	役 職	委 員 氏 名	代理出席者等
1	学識経験者	名城大学経済学部	教授	山本 雄吾	
2	経済団体	三重県商工会議所連合会	専務理事	喜多 正幸	
3		三重県中小企業団体中央会	事務局長	松井 寿人	
4		三重県商工会連合会	事務局長	鎌田 文雄	
5	荷主及び 利用運送 事業者	日本トランスシティ株式会社	運輸事業部 業務部長	樽松 広宣	
6		株式会社LIXIL物流 近畿物流センター	センター長	田中 一草	
7		本田技研工業株式会社 鈴鹿製作所	生産業務部長	遠藤 哲也	欠席
8	事業者団体	一般社団法人三重県トラック協会	会 長	小林 俊二	
9	労働者団体	全日本運輸産業労働組合 三重県連合会	書 記 長	山下 浩史	
10	トラック運送 事業者	株式会社カワキタエクスプレス	代表取締役	川北 辰実	
11		辻運送株式会社	代表取締役	辻 定	
12		新成運輸株式会社	代表取締役	村木 尚哉	
13	行政機関等	三重労働局	局 長	金尾 文敬	労働基準部長 片野 圭介
14		中部運輸局	局 長	金子 正志	自動車交通部次長 小笠原 洋和
15		三重運輸支局	支局長	村上 隆幸	

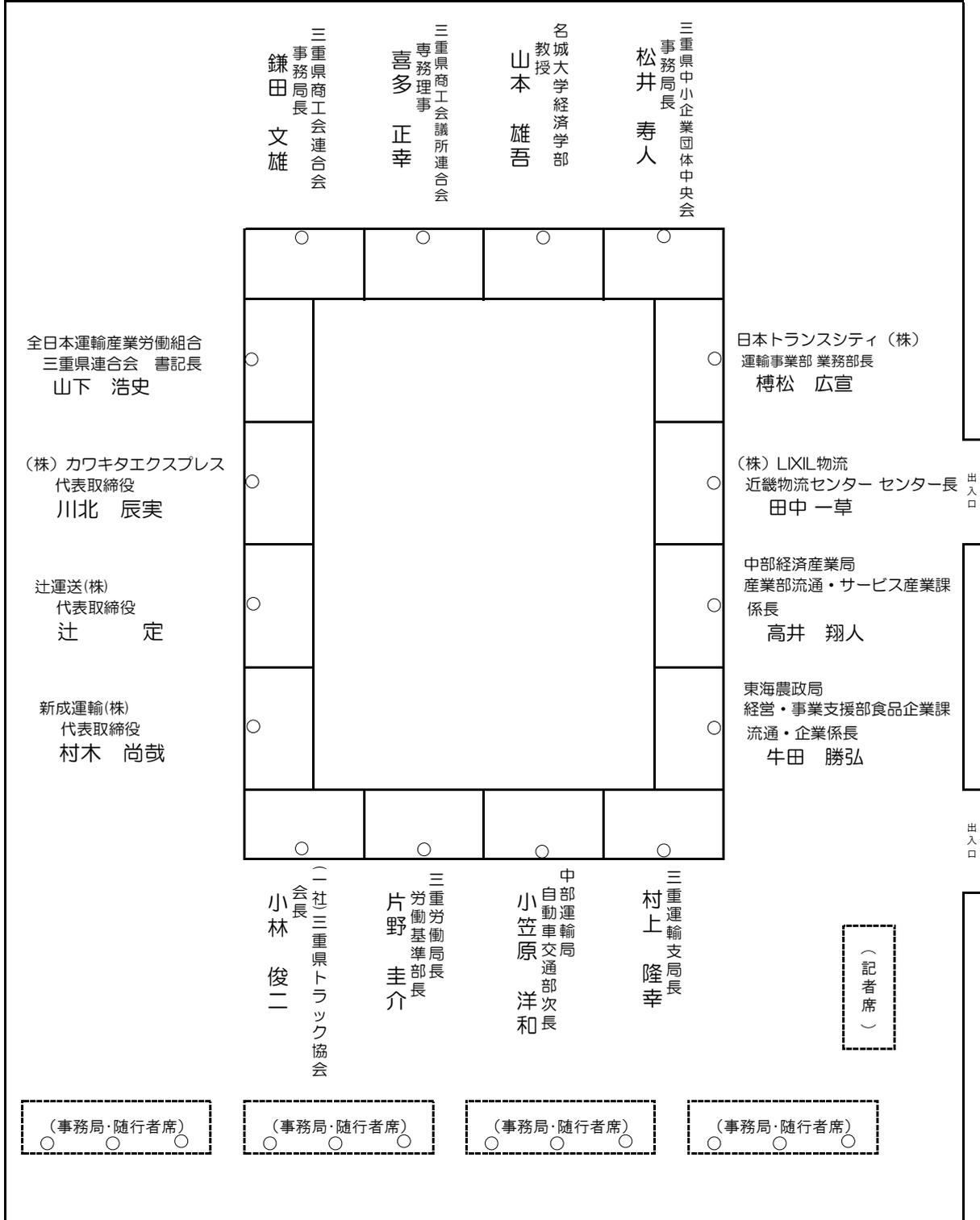
オブザーバー

	機関代表者	組 織 名	役 職	委 員 氏 名	代理出席者等
1	行政機関等	中部経済産業局	産業部流通・ サービス産業課 課長補佐	渡邊 仁美	係長 高井 翔人
2		東海農政局	経営・事業支援 部食品企業課 課長補佐	西尾 圭史	流通・企業係長 牛田 勝弘

第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 配席図

(順不同・敬称略)

令和5年7月27日(水) ホテルグリーンパーク津



【資料1】

最近のトラック運送事業に関する取組みについて

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、**令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。**
- 同年6月2日に第2回を実施し、商慣習の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策をまとめた**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。**



■ 総理指示（令和5年3月31日）

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しと、物流の標準化やDX・GX等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめてください。



「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

< 構成員 >

議長 内閣官房長官
 副議長 農林水産大臣
 経済産業大臣
 国土交通大臣
 構成員 内閣府特命担当大臣
 （消費者及び食品安全担当）
 国家公安委員会委員長
 厚生労働大臣
 環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化(※)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(※)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(※)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化**等の取組み(※)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバースポーツ、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック**速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(※)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(※)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計： 14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・荷待ち・荷役作業等時間
- 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・物流管理統括者の選定
- ・物流の改善提案と協力
- ・運送契約の書面化

(2) 実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入
- ・パレット等の活用
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・荷役作業時の安全対策

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・物流コストの可視化
- ・発送量の適正化

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式)

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

- | | |
|--------------|----------------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| ・業務時間の把握・分析 | ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握 |
| ・長時間労働の抑制 | ・トラック運送業における多重下請構造の是正 |
| ・運送契約の書面化 | 等 |
| | ・「標準的な運賃」の積極的な活用 |

(2) 実施することが推奨される事項

- | | |
|------------------------|----------------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 | ・倉庫内業務の効率化 |
| ・賃金水準向上 | ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進 |
| | ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 |

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

【お問合せ先】

中部運輸局 自動車交通部

貨物課 五條、石野

TEL：052-952-8037

「トラックGメン」の創設について

～荷主・元請事業者への監視を強化～

国土交通省では、2023年6月2日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、発荷主企業のみならず、着荷主企業も含め、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化するため、別紙のとおり、2023年7月21日（金）に「トラックGメン」を創設し、緊急に体制を整備するとともに、当該「トラックGメン」による調査結果を貨物自動車運送事業法に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用し、実効性を確保することとされました。

中部運輸局では、14名を「トラックGメン」に指名して業務を遂行します。

なお、下記の日程で辞令交付式を行いますのでお知らせします。

記

1. 日時

令和5年7月21日（金） 10時30分～11時00分

2. 場所

中部運輸局 11階 運輸大会議室

（名古屋市中区三の丸2-2-1 名古屋合同庁舎第一号館）

3. 取材申込

撮影を希望される報道機関の方は、下記申込先へ、会社名、支局名、取材者氏名、連絡先（携帯番号）をご記入の上、お申し込みください。

（※切り：令和5年7月20日（木）12時）

◆申込先：cbt-chubu-kamotsu@gxb.mlit.go.jp

4. 取材時の留意事項

○会場には、10時20分までにお越しください。

（辞令交付式途中での入室はお断りさせていただきます。）

○「トラックGメン」に関する質問については、辞令交付式の終了後、10分程度の時間を設けますので、その場でお願いいたします。

令和5年7月18日
自動車局貨物課

「トラックGメン」の創設について

～ 全国 162 名の体制で荷主・元請事業者への監視を強化 ～

2023年6月2日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、発荷主企業のみならず、着荷主企業も含め、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化するため、2023年7月21日（金）に「トラックGメン」を創設し、緊急に体制を整備するとともに、当該「トラックGメン」による調査結果を貨物自動車運送事業法に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用し、実効性を確保します。

- トラックドライバーは、他産業と比較して労働時間が長く、低賃金にあることから、担い手不足が課題。
- 荷主企業・元請事業者の理解と協力の下、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、トラックドライバーの労働条件を改善することが急務。
- 国土交通省では、適正な取引を阻害する行為を是正するため、貨物自動車運送事業法に基づき、荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等を実施してきたが、依然として荷主等に起因する長時間の荷待ちや、運賃・料金等の不当な据え置き等が十分に解消されていない。
- このため、2023年7月21日に「トラックGメン」を創設。当該「トラックGメン」による調査結果を貨物自動車運送事業法に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用し、実効性を確保。
- 「トラックGメン」の創設に当たっては、国土交通省の既定定員 82 人の既存リソースを最大限活用するとともに、新たに 80 人を緊急に増員し、合計 162 名の体制により業務を遂行。

※ なお、以下の日程で「トラックGメン」に対する辞令交付式を行いますので、撮影を希望される報道機関の方は、以下のアドレスまでお申し込み下さい。

日時：2023年7月21日（金）午前11時45分

場所：国土交通省自動車局第1・2会議室

申込先：hqt-truk-gmen_atmark_gxb.mlit.go.jp（※_atmark_を@に置き換えて送信して下さい）

【問い合わせ先】国土交通省自動車局

貨物課 運崎・宮屋敷

代表：03-5253-8111（内線 41302,41332）

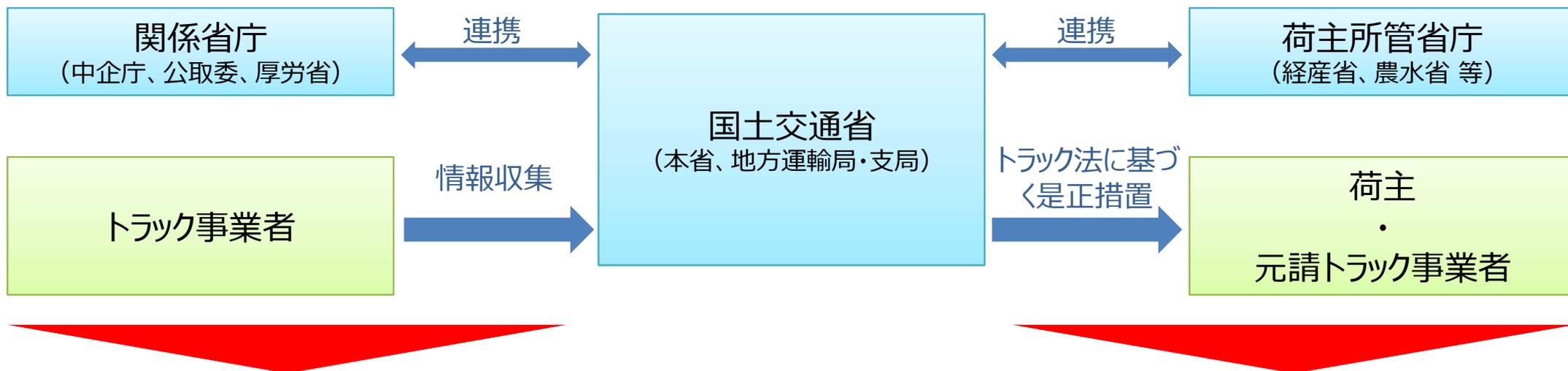
直通：03-5253-8575

トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- **トラックドライバー**は、労働時間が長く、低賃金にあることから、**担い手不足が喫緊の課題**。
- 働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに**時間外労働の上限規制（年960時間）**が適用されるが、これによる**物流への影響が懸念（「2024年問題」）**。
- 国土交通省では、**貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」等による是正措置**を講じてきたが、2024年問題を前に、**強力な対応が必要**。
- このため、新たに**「トラックGメン」を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、荷主対策の実効性を確実なものに**。

⇒ **令和5年7月21日（予定）、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置**

※緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既存定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）



トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化（2023年度～）

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

【成立:令和5年6月14日、公布・施行:令和5年6月16日】

改正の目的

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

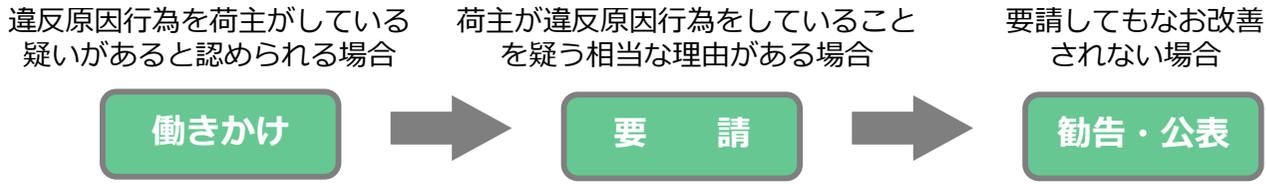
改正の概要

現行

【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等の規定



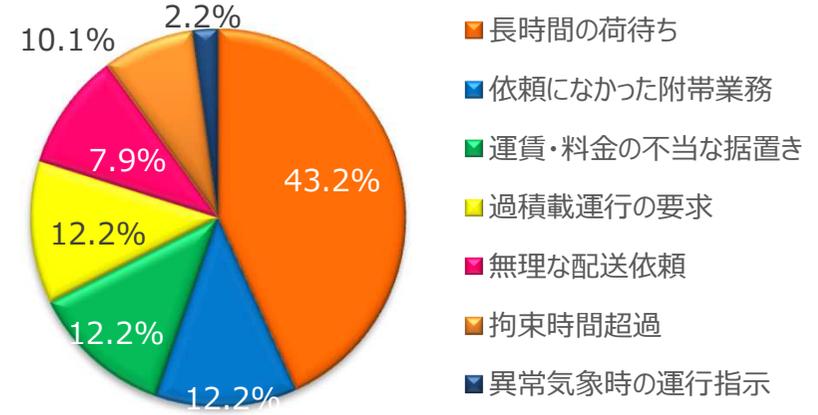
標準的な運賃

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「標準的な運賃」制度(令和2年4月告示) ⇒ セミナーや各種協議会による周知・浸透

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

違反原因行為の割合



「働きかけ」等の実施件数

要請: 4件 働きかけ: 82件

※令和元年7月～令和5年5月末までの累計

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働規制（物流の「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとする**ための検討会を開催。（事務局：経産省・国交省・農水省）

■ 論点

1. 労働時間規制による物流への影響
2. 物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解が不十分
3. 非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化
（発荷主～物流事業者、元請事業者～下請事業者、発荷主～着荷主）



4. 着荷主の協力の重要性
5. 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

■ スケジュール（想定）

- 2022年9月に第1回を開催。
- 2023年2月に中間とりまとめ。
- 2023年夏頃に最終とりまとめ。（予定）

<委員> ◎は座長

大島 弘明	株式会社N X総合研究所 取締役
小野塚征志	株式会社ローランド・ベルガーパートナー
北川 寛樹	アクセンチュア株式会社 製造・流通本部 マネジング・ディレクター
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会理事
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授
◎根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクス システム協会 理事
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授

<事務局>

経済産業省	商務・サービスグループ物流企画室
国土交通省	総合政策局 物流政策課
国土交通省	自動車局 貨物課
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部食品流通課

- 人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働規制（「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするため、2022年9月から検討会を開催。（事務局：経産省 国交省 農水省）
- 同検討会では、2月8日に概要以下の**中間とりまとめ**を公表。今後、2023年夏頃に**最終とりまとめ**予定。

【労働時間規制等による物流への影響】

- 具体的な対応を行わなかった場合には、**2024年度には約14%（4億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。
- その後もドライバー数減少が見込まれ、**2030年度には約34%（9億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。

【基本的な考え方】

- これまで策定してきたガイドライン等について、**インセンティブ**等を打ち出して有効に機能するようにするとともに、類似の法令等を参考に、**規制的措置等、より実効性のある措置**も検討すべき。
- その検討に当たっては、物流事業者が提供価値に応じた**適正対価**を収受するとともに、物流事業者、荷主、経済社会の「**三方良し**」を目指す。

【最終とりまとめに向けて検討する事項】

1. 荷主企業や消費者の意識改革

- 物流に係る広報の推進
- 物流改善の取組が評価される仕組み
- 経営者層の意識改革を促す措置
- 消費者に求められる役割

2. 物流プロセスの課題の解決

- 労働時間削減に資する措置（待機時間、荷役時間等の削減）
- 物流の平準化を図る措置（納品回数減少、リードタイム延長等）
- 運賃の適正収受に資する措置（契約条件明確化、多重下請の是正等）
- 物流コスト可視化
- 荷主への働きかけ、標準的な運賃に係るトラック法の延長等所要の対応
- トラックドライバーの賃金水準向上

3. 物流標準化・効率化推進

- 省力化・自動化の推進
- デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保等
- 物流の平準化を図る措置（再掲）
- 官民連携による物流標準化の推進
- 物流拠点のネットワークの形成等
- モーダルシフト推進
- 車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進
- その他生産性向上を図るための措置

【資料2】

トラック運転者の働き方改革に向けた厚生労働省の取組

三重労働局 労働基準部

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

- 1. 上限規制と改善基準告示の適用に向けた取組について**
2. 連名文書による協力要請について
3. 働き方改革推進支援助成金について

自動車運転者の時間外労働の上限規制と改善基準告示の見直し

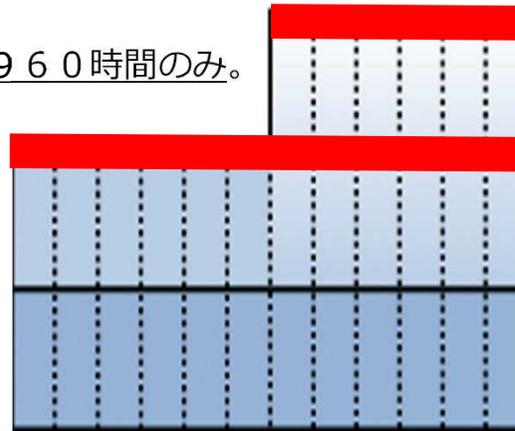
- ▶ 自動車運転者については、働き方改革関連法により、令和6年4月1日から罰則付きの時間外労働の上限規制（年960時間）が適用されること等から、公労使三者構成の労働政策審議会の下に専門委員会を設置し、改善基準告示見直しの議論を進めてきた。
- ▶ 令和4年9月27日の専門委員会において取りまとめを行い、同年12月23日に改善基準告示を改正（令和6年4月1日～適用）。

自動車運転者の時間外労働の上限規制について（働き方改革関連法）

- ▶ 自動車運転者の上限規制は、令和6年3月まで適用猶予。
- ▶ 令和6年4月以降も、時間外労働の上限は年960時間のみ。

法律による上限
(原則)
月45時間
年360時間

法定労働時間
1日8時間
週40時間



法律による上限
(例外)

一般労働者

- ・年720時間
- ・単月100時間未満（休日労働含む）
- ・複数月平均80時間（休日労働含む）
- ・法律による上限（原則）を超えられるのは年6か月まで

自動車運転者

- ・年960時間のみ

改善基準告示の見直しの経緯

令和元年11月 : 労働政策審議会労働条件分科会の下に、「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置
実態調査、疲労度調査、海外調査を実施

令和3年4月 : 同専門委員会の下に、「業態別（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）作業部会」を設置

- ・作業部会を複数回開催
- ・令和4年3月：バス、ハイヤー・タクシー中間とりまとめ

令和4年9月27日 : 同専門委員会 取りまとめ **（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）**
→ 同年10月11日 労働条件分科会に報告
同年11月29日 改正告示案要綱の諮問・答申

令和4年12月23日 : 改善基準告示 改正
荷主への「要請」、関係者への「周知」を実施

令和6年4月1日 : 年960時間の上限規制、改善基準告示 適用

時間外労働の上限規制と改善基準告示の適用について

- ▶ 令和6年4月1日より、年960時間の時間外労働の上限規制、改正した改善基準告示が適用される。

職業生活の中心に
お仕事をください

令和6年4月～適用

トラック運転者の改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年換算) 3,516時間	改正前(月換算) 原則: 293時間 最大: 320時間	改正前 継続 8時間
改正後 原則: 3,300時間 最大: 3,400時間	改正後 原則: 284時間 最大: 310時間	改正後 継続 11時間 を 基本とし、継続 9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

厚生労働省 国土交通省

●詳しい情報や相談窓口はこちら

厚生省 改善基準告示 検索

詳しくは裏面へ

トラック運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

1年、1か月の拘束時間	1年: 3,300時間以内 1か月: 284時間以内	【例外】労働協定により、次のとおり延長可(①②を満たす必要あり) 1年: 3,400時間以内 1か月: 310時間以内(年6か月まで) ①284時間超は連続3か月まで ②1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安)	【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^(※1) 、16時間まで延長可(週2回まで) ※1: 1週間における運行がすべて長距離貨物運送(一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送)で、一の運行における休息期間が住所外におけるものである場合
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない	【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^(※1) 、継続8時間以上(週2回まで) 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える
運転時間	2日平均1日: 9時間以内 2週平均1週: 44時間以内	
連続運転時間	4時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える(1回おおよね連続10分以上、合計30分以上)10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない	【例外】SA・PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる ^(※2) 。勤務終了後、通常どりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える	※2: 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗客予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象(警報発効時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3: 運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要
特例	分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合) ・分割休息は1回3時間以上 ・3分割が連続しないよう努める ・一定期間(1か月程度)における全勤務回数分の2分の1が限度	2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合) 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】設備(車両内ベッド)が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・拘束時間を24時間まで延長可(ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要) ・さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可 ※4: 車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅90cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	隔日勤務(乗務の必要とやむを得ない場合) 2日目の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2日目の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない フェリー ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間(乗降後の休息期間)は、フェリー下船時から勤務終了時刻までの時間の2分の1を下回ってはならない ・フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時から次の勤務が開始される

厚生労働省 国土交通省

※1 長距離貨物運送とは、「労働時間規制の適用除外の貨物運送業務」に該当する貨物運送業務を指す。詳しくは、令和6年4月1日より適用される「改善基準告示」の「適用除外の貨物運送業務」を参照。

※2 本告示は、令和6年4月1日より適用される37号による改正後の改善基準告示の適用範囲内である。関係法令(令和6年4月1日現在)の内容を反映して作成したものである。令和6年4月1日より適用される。2022.12

荷主等の関係者に対する周知等について

自動車運転者労働時間等専門委員会報告（令和4年9月27日）「4 その他」より抜粋

(1) 荷主等の関係者に対する周知について

改善基準告示の改正に当たっては、その履行確保を徹底する観点から、改正後速やかに、使用者や自動車運転者のみならず、荷主やいわゆる元請運送事業者、貸切バス利用者等の発注者、貨物自動車利用運送事業者等に対し、関係省庁と連携し、幅広く周知することが適当である。

特に、道路貨物運送業は、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、長時間労働の是正等を積極的に進める必要がある一方、長時間労働の要因には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがある。

また、働き方改革関連法により改正された労働時間等の設定の改善に関する特別措置法（平成4年法律第90号）第2条第4項では、他の事業主との取引を行う場合において、長時間労働につながるような著しく短い期限の発注や発注内容の頻繁な変更を行わない等の必要な配慮をすることが事業主の努力義務とされている。

厚生労働省においては、これらのことを踏まえ、改善基準告示の改正後、速やかに、発着荷主等に対し、恒常的な長時間の荷待ちを発生させないこと等について、労働基準監督署による「要請」を実施するとともに、国土交通省が実施する「荷主への働きかけ」等に資するよう、厚生労働省が把握した長時間の恒常的な荷待ち等に関する情報を国土交通省に対して提供することが適当である。

「荷主特別対策チーム」について

- ▶ 令和4年12月23日の改善基準告示の改正に伴い、「荷主特別対策チーム」を編成。



Press Release

報道関係者 各位

令和4年12月23日
【照会先】
労働基準局 監督課
課長 竹野 佑喜
副主任中央労働基準監察監督官 小川 裕由
(代表電話)03(3253)1111 (内線 5538, 5134)
(直通電話)03(3502)5308

改善基準告示の改正に伴い「荷主特別対策チーム」を編成しました ～都道府県労働局にトラック運転者のための特別チームが発足～

厚生労働省は、本日、「改善基準告示」（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号））を改正（※）するとともに、都道府県労働局において、トラック運転者の方の長時間労働の是正のため、発着荷主等に対して、長時間の荷待ちを発生させないことなどについての要請とその改善に向けた働きかけを行うことを目的とした「荷主特別対策チーム」を編成しました。 ※適用は令和6年4月1日。

道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の方の長時間労働の是正等の働き方改革を一層積極的に進める必要があります。しかしながら、長時間労働の要因には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあるため、「荷主特別対策チーム」が、発着荷主等に対して要請と働きかけを行うこととしました。

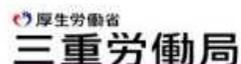
厚生労働省では、改正された改善基準告示を広く周知するほか、こうした取組を通じて、トラック運転者の方が健康に働くことができる環境整備に努めてまいります。

【荷主特別対策チームの概要】

- **トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有するメンバーで編成されています**
「荷主特別対策チーム」は、都道府県労働局に新たに任命する荷主特別対策担当官を中心に、トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有する都道府県労働局・労働基準監督署のメンバーにより編成しています。
- **労働基準監督署が発着荷主等に対して要請します**
労働基準監督署が、発着荷主等に対し、①長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、②運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知し、トラック運転者がこれを遵守できるよう協力すること、などを要請します。
- **都道府県労働局が長時間の荷待ちなどの改善等に向け発着荷主等に働きかけます**
都道府県労働局のメンバーが、労働基準監督署から要請された事項に発着荷主等が積極的に取り組めるよう、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等のアドバイスを行います。
- **長時間の荷待ちに関する情報を収集します**
厚生労働省ホームページに、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」(※)を新設し、発着荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案などの情報を収集し、その情報を基に、労働基準監督署が要請等を行います。



※URL:https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukiun/nimachi.html



Press Release

報道関係者 各位

令和4年12月23日
【照会先】
三重労働局労働基準部監督課
監督課長 宮田 仁
上席地方労働基準監察監督官 海山 洋
地方労働基準監察監督官 田中章太
(直通電話) 059-226-2106

改善基準告示の改正に伴い「荷主特別対策チーム」を編成しました ～トラック運転者のための特別チームが発足～

本日、「改善基準告示」（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号））が改正（※）されたことを踏まえ、三重労働局では、トラック運転者の長時間労働の是正のため、発着荷主等に対して、長時間の荷待ちを発生させないことなどについての要請とその改善に向けた働きかけを行うことを目的とした「荷主特別対策チーム」を編成しました。 ※適用は令和6年4月1日。

道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の長時間労働の是正等の働き方改革を一層積極的に進める必要があります。しかしながら、長時間労働の要因には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあるため、「荷主特別対策チーム」が、発着荷主等に対して要請と働きかけを行うこととしました。

三重労働局では、改正された改善基準告示を広く周知するほか、こうした取組を通じて、トラック運転者の方が健康に働くことができる環境整備に努めてまいります。

【荷主特別対策チームの概要】

- **トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有するメンバーで編成されています**
「荷主特別対策チーム」は、三重労働局に新たに任命する荷主特別対策担当官を中心に、トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有する三重労働局・労働基準監督署のメンバーにより編成しています。
- **労働基準監督署が発着荷主等に対して要請します**
労働基準監督署が、発着荷主等に対し、①長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、②運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知し、トラック運転者がこれを遵守できるよう協力すること、などを要請します。
- **三重労働局が長時間の荷待ちなどの改善等に向け発着荷主等に働きかけます**
三重労働局のメンバーが、労働基準監督署から要請された事項に発着荷主等が積極的に取り組めるよう、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等のアドバイスを行います。
- **長時間の荷待ちに関する情報を収集します**
厚生労働省ホームページに、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」(※)を新設し、発着荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案などの情報を収集し、その情報を基に、労働基準監督署が要請等を行います。



※URL:https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukiun/nimachi.html

労働基準監督署による荷主要請 ①

荷主・元請運送事業者に対し、労働基準監督署から配慮を要請。

→長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう努めること、運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知。

荷主・元請運送事業者の皆さまへ

STOP!
長時間の荷待ち

- 長時間の恒常的な荷待ちは、**自動車運転者の長時間労働の要因**となります。
- 物流を支える自動車運転者の健康のためにも**長時間の荷待ちの改善**に向けてご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、ぜひ**前向きに検討**をお願いします。

道路貨物運送業の実態

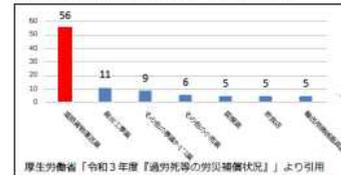
▲ 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあります

月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用の割合※（上位業種）
※ 雇用のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合



脳・心臓疾患の支給決定件数（上位業種）



過労死等の労災支給決定件数も最も多い業種です

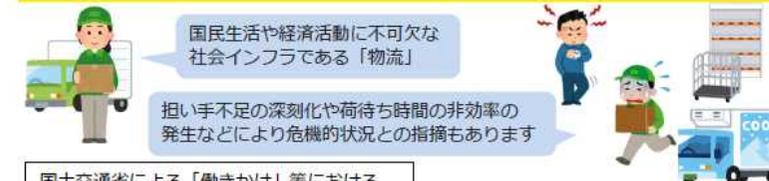
このような状況もあって、改善基準告示※が定められており道路貨物運送業はこれを遵守しなければなりません

※自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）
トラック運転者の拘束時間などを定めたもの。

しかし、長時間労働の要因には昔からの取引慣行など事業主の努力だけでは見直しが困難なものもあります

社会インフラである「物流」の現状

▲ このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難



国土交通省による「働きかけ」等における違反原因行為の割合（R4.11.30時点）



国土交通省は違反原因行為※が疑われる荷主に「働きかけ」等を行っています

※ 貨物自動車運送事業法等の違反の原因となるおそれのある行為

「働きかけ」の中で荷主都合による長時間の荷待ちが約半数を占めています

労働基準監督署による荷主要請 ②

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう

トラック運転者の長時間労働や過労の要因となるため、
長時間の荷待ちを発生させないよう努めましょう。

取り組み例

- ・納品時間の指定を柔軟にする
- ・納品を特定の曜日・時間帯に集中させない
- ・積込場所を分散し1か所当たりの車両台数を減らす
- ・パレットを用いるなどで荷役作業の時間を短縮する
- ・注文からお届けまでの期間に余裕をもたせる



「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」
(厚生労働省・国土交通省・公益社団法人
全日本トラック協会（2019/08））

改善した現場の声



荷待ち車両がいなくなって、
敷地が有効活用できるようになり、
近隣住民の方からの苦情も
なくなりました。

構内のリフトマンや
荷受け作業員の作業の平準化
につながりました。おかげで、
ミスも減りました。



荷待ち時間解消のため
出荷順に合わせた荷置きを行ったら
ピッキング作業などが減り、自社の
積込み時間が削減できました。

注文からお届けまでの
期間に余裕を持たせることで、
安定した物流サービスを受
けることができますね。



2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

発注担当者にも改善基準告示を知ってもらい、
トラック運転者が告示を守る着時刻などを設定しましょう。
また、改善基準告示に違反して安全な運転を確保できない
ような発注を行うことはやめましょう。



改善基準告示の内容は、最寄りの労働基準監督署や
裏面の労働時間管理適正化指導員へお問い合わせください。

3 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう

トラック運転者に事前通知なく荷役作業を行わせてはいけません。
労働災害防止のため、トラック運転者に荷役作業をお願いする
場合でも、事前によく相談して決めましょう。



「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」

「荷主」って誰のこと？



当社は商品を受け取る
だけなので
関係ないですね。

荷物の受け取り先



大きい会社のことかな。
うちは小さいから関係な
いはずね。

中小企業



いえいえ。

荷主というのは、

荷物の出し手である発荷主だけではなく、
荷物の受け取り手である着荷主も該当します。
また、会社の規模なども関係ありません。
皆さんの行動も、トラックドライバーの方の
長時間労働の削減のためにとっても大切です。

お問い合わせ

荷待ち時間の見直しに当たっては、
都道府県労働局労働基準部監督課の「労働時間管理適正化指導員」にご相談ください。
ご希望があれば、個別に訪問して、取組事例やメリットなどをご説明いたします。

労働局	電話番号	労働局	電話番号	労働局	電話番号
北海道	011-709-2057	石川	076-265-4423	岡山	086-225-2015
青森	017-734-4112	福井	0776-22-2652	広島	082-221-9242
岩手	019-604-3006	山梨	055-225-2853	山口	083-995-0370
宮城	022-299-8838	長野	026-223-0553	徳島	088-652-9163
秋田	018-862-6682	岐阜	058-245-8102	香川	087-811-8918
山形	023-624-8222	静岡	054-254-6352	愛媛	089-935-5203
福島	024-536-4602	愛知	052-972-0253	高知	088-885-6022
茨城	029-224-6214	三重	059-226-2106	福岡	092-411-4862
栃木	028-634-9115	滋賀	077-522-6649	佐賀	0952-32-7169
群馬	027-896-4735	京都	075-241-3214	長崎	095-801-0030
埼玉	048-600-6204	大阪	06-6949-6490	熊本	096-355-3181
千葉	043-221-2304	兵庫	078-367-9151	大分	097-536-3212
東京	03-3512-1612	奈良	0742-32-0204	宮崎	0985-38-8834
神奈川	045-211-7351	和歌山	073-488-1150	鹿児島	099-223-8277
新潟	025-288-3503	鳥取	0857-29-1703	沖縄	098-868-4303
富山	076-432-2730	島根	0852-31-1156		

(2022.12)

自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

- ▶ トラック運転者のポータルサイトを、バス・タクシーについても掲載した自動車運転者のポータルサイトに刷新。
- ▶ 時間外労働の上限規制・改正後の改善基準告示の適用に向けて、事業者や関係者、国民に向けた様々な情報を発信。



<トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト>



改善基準告示改正に合わせてリニューアル

<自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト>

● トラック運転者



<主な掲載情報>

- 改善基準告示特設ページ
- 改善事例
- 特別相談センター
- 情報いろいろ宝箱
- 改善ハンドブック
- 各種統計
- (運転者の仕事をしてみよう)

● バス運転者



<主な掲載情報>

- 改善基準告示特設ページ
- 改善事例
- 情報いろいろ宝箱
- 改善ハンドブック
- 各種統計
- (運転者の仕事をしてみよう)

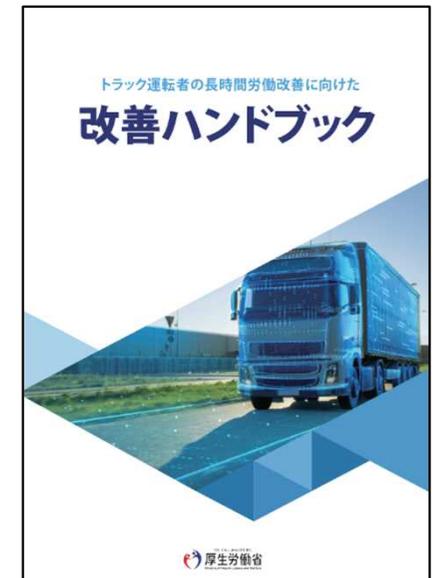
● ハイヤー・タクシー運転者



<主な掲載情報>

- 改善基準告示特設ページ
- 改善事例
- 情報いろいろ宝箱
- 改善ハンドブック
- 各種統計
- (運転者の仕事をしてみよう)

(イメージ)



- ・ 時間外労働の改善事例
- ・ ITの活用
- ・ 人材の確保
- などの事例等を紹介

時間外労働の上限規制に関する周知広報事業

- ▶ 社会全体において運輸業や建設業等の長時間労働の改善に向けた機運の醸成を図るため、令和5年6月28日に周知用の特設サイト（通称：はたらきかたススめ特設サイト、<https://hatarakikatasusume.mhlw.go.jp/>）を開設。順次PR動画を公開予定。



↑ 周知用の特設サイト（通称：はたらきかたススめ特設サイト、<https://hatarakikatasusume.mhlw.go.jp/>）

→周知用ポスター

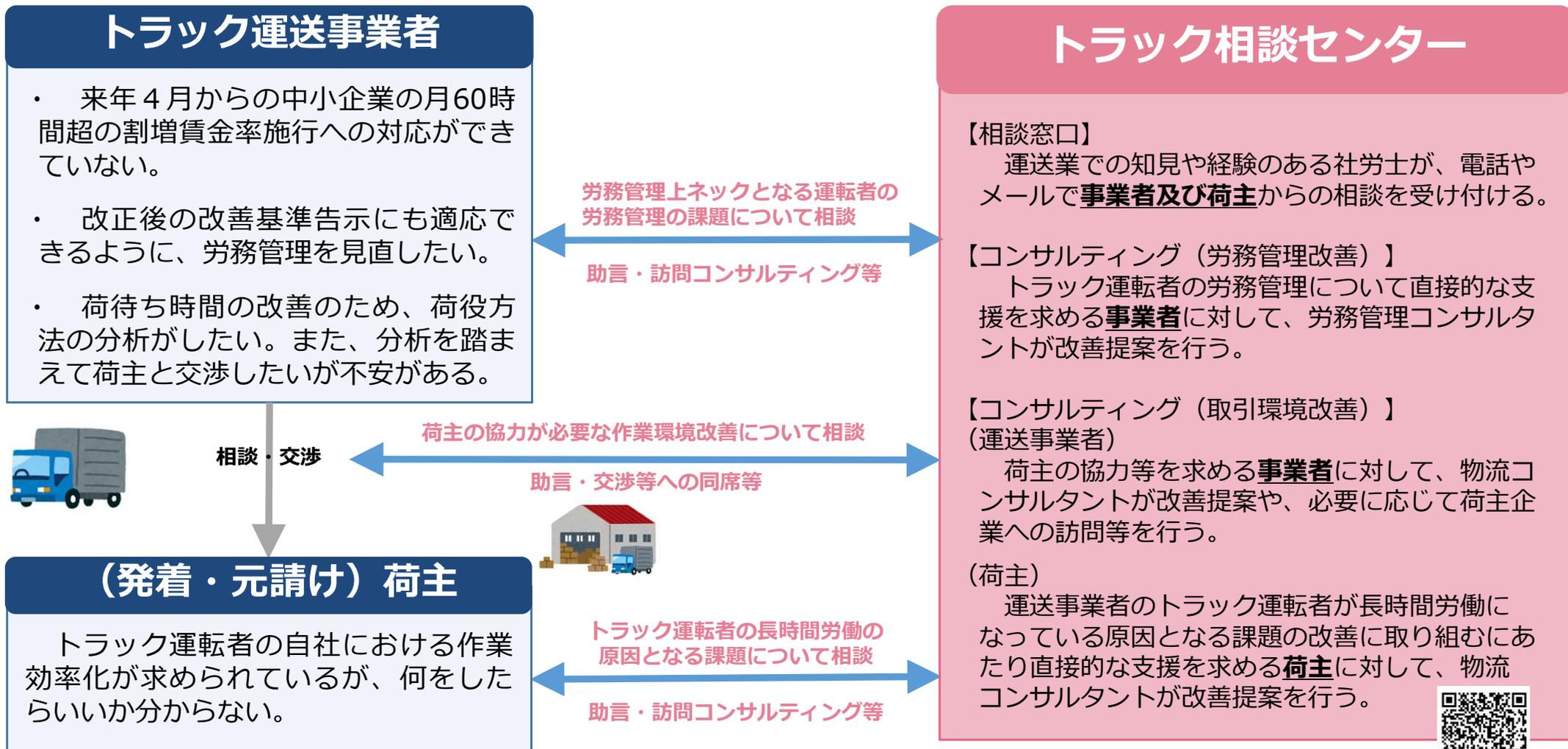


トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

- ▶ トラック運転者の労働時間削減に向けた労務管理・取引環境改善のため、荷主や運送事業者からの相談に特化した相談窓口を設置。（令和4年8月～）
- ▶ 運送業での知見や経験のある社労士等が相談やコンサルティングを行う。

	令和5年2月末現在
相談件数	246件※

※相談件数のうち、19件訪問コンサルティング等実施。



※相談センターQRコード



1. 上限規制と改善基準告示の適用に向けた取組について
- 2. 連名文書による協力要請について**
3. 働き方改革推進支援助成金について

自動車運転の業務への時間外労働の上限規制、改善基準告示の適用に向けた周知について（トラック運転者）

平素より格別の御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

自動車運転の業務については、長時間労働の背景に取引慣行など、個々の事業主の努力では解決できない課題があることから、現在、時間外労働の上限規制の適用が猶予されていますが、働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成 30 年法律第 71 号）による労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）の改正に伴い、令和 6 年 4 月 1 日から、時間外労働の上限を原則として月 45 時間、年 360 時間とし、臨時的な特別の事情がある場合でも年 960 時間とする規制が適用されます。

併せて、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号。以下「改善基準告示」という。）についても、過労死等の防止の観点から見直しを行い、令和 6 年 4 月 1 日から改正された改善基準告示が適用されます。

上限規制及び改正された改善基準告示の円滑な適用のためには、荷主等と自動車運転の業務を行う事業者とが協力して、取引環境そのものを変えていく必要があることから、関係省庁で連携し、自動車運転の業務を行う事業者、荷主等の関係者に対し、あらゆる機会を捉えて、これらの改正事項並びに取引環境及び長時間労働の改善について周知を行うとともに、トラック運転者の労働環境の改善を強力に進めるため、荷主等に対して、国土交通省においては長時間の荷待ち等、荷主の違反原因行為が疑われる場合には法に基づき働きかけ・要請等を、厚生労働省においては恒常的な荷待ちを発生させないこと等について労働基準監督署による要請等をそれぞれ実施しているところです。

つきましては、別添を御活用いただき、トラック事業者の皆様におかれましては、上限規制及び改正された改善基準告示の適用に向けた準備を開始いただくとともに、荷主等の皆様におかれましては、トラック事業者が改正された改善基準告示の内容を遵守できるよう、長時間の荷待ちを発生させないこと等について、御理解・御協力をいただきますよう、よろしくお願い申し上げます。



1. 上限規制と改善基準告示の適用に向けた取組について
2. 連名文書による協力要請について
3. **働き方推進支援助成金について**



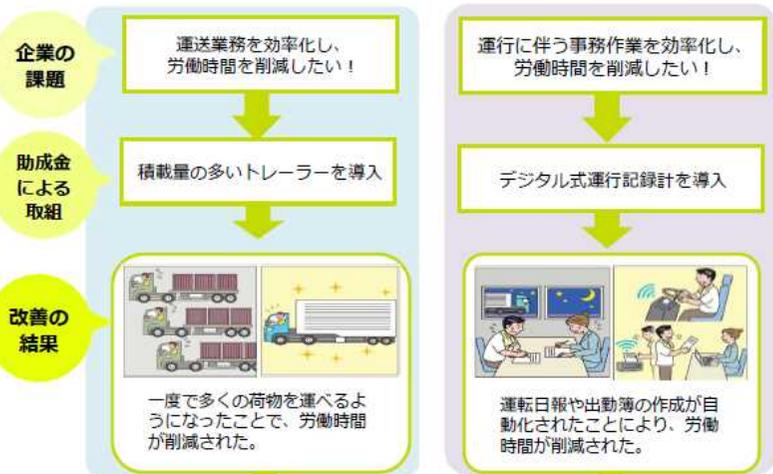
働き方改革推進支援助成金

- ▶ 令和5年度から自動車運転の業務等を対象とした「適用猶予業種等対応コース」を新設。

令和5年度「働き方改革推進支援助成金」 適用猶予業種等対応コース（運送業）のご案内

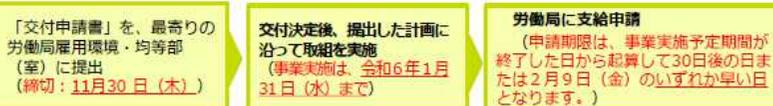
令和6年4月1日から、自動車運転の業務にも、**時間外労働の上限規制が適用されます。**
このコースは、生産性を向上させ、労働時間の削減や勤務間インターバル制度の導入に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主の皆さまを支援します。ぜひご利用ください。

課題別にみる助成金の活用事例



生産性の向上を図ることで、働きやすい職場づくりが可能に!!

ご利用の流れ



(注意) 本助成金は国の予算額に制約されるため、11月30日以前に、予告なく受付を締め切る場合があります。

助成内容について詳しくは、裏面をご参照ください。

ご不明な点やご質問がございましたら、企業の所在地を管轄する
都道府県労働局 雇用環境・均等部 または 雇用環境・均等室にお尋ねください。

申請書の記載例を掲載している「申請マニュアル」や「申請様式」は、こちらからダウンロードできます。

電子申請システムによる申請も可能です。詳しくはこちら
<https://www.jgrants-portal.go.jp/>

(2023.4)

適用猶予業種等対応コース（運送業）の助成内容

対象事業主

- 以下のいずれにも該当する事業主です。
- 労働者災害補償保険の適用を受ける労働基準法第140条第1項に定める自動車運転の業務に従事する労働者を雇用する中小企業事業主(※1)であること。
 - 年5日の年次有給休暇の取得に向けて就業規則等を整備していること。
 - 交付申請時点で、36協定を締結していること。
 - 下記「成果目標」②を選択する場合は、原則として、過去2年間において月45時間を超える時間外労働の実態があること。(※2) など(※3)

(※1)中小企業事業主の範囲

以下のいずれかの要件を満たす企業が中小企業になります。
・資本または出資額が3億円以下
・常時使用する労働者が300人以下

(※2) 基本的には1月45時間を超える時間外労働の実態があれば、要件を満たすこととなりますので、詳細はお問い合わせください。

(※3) その他の要件についてはお問い合わせください。

助成対象となる取組 ～いずれか1つ以上を実施～

- ① 労務管理担当者に対する研修(※4)
 - ② 労働者に対する研修(※4)、周知・啓発
 - ③ 外部専門家によるコンサルティング
 - ④ 就業規則・労使協定等の作成・変更
 - ⑤ 人材確保に向けた取組
 - ⑥ 労務管理用ソフトウェア、労務管理用機器、デジタル式運行記録計の導入・更新(※5)
 - ⑦ 労働能率の増進に資する設備・機器等の導入・更新(※5)
- (※4) 研修には、勤務間インターバル制度に関するもの及び業務研修も含まれます。
(※5) 原則として、パソコン、タブレット、スマートフォンは対象となりません。

成果目標

以下の「成果目標」の達成を目指して取組を実施してください。

- ① 月60時間を超える36協定の時間外・休日労働時間数を削減させること。
・時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間以下に設定
・時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超え月80時間以下に設定
- ② 9時間以上の勤務間インターバルを導入すること。
(新規導入、適用範囲の拡大、時間延長)

上記の成果目標に加えて、指定する労働者の時間当たりの賃金額を3%以上または、5%以上で賃金引き上げを行うことを成果目標に加えることができます。

助成額

左記「成果目標」の達成状況に応じて、助成対象となる取組の実施に要した経費の一部を助成します。
【助成額最大880万円】

助成額	以下のいずれか低い額
	I 以下1～2の上限額及び3の加算額の合計額 II 対象経費の合計額×補助率3/4(※6) (※6) 常時使用する労働者数が30人以下かつ、支給対象の取組で⑥から⑦を実施する場合で、その所要額が30万円を超える場合の補助率は4/5

【Iの上限額】

1. 成果目標①の上限額

事業実施後の設定時間数	事業実施前の設定時間数	助成額
事業実施後に設定する時間外労働と休日労働の合計時間数	現に有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間数を月80時間を超えて設定している事業場	250万円
時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間以下に設定	現に有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超えて設定している事業場	200万円
時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超え、月80時間以下に設定	—	150万円

2. 成果目標②の上限額

(新規導入に該当するものがある場合)

休憩時間数(※7)	1企業当たりの上限額
9時間以上 11時間未満	100万円
11時間以上	150万円

(適用範囲の拡大・時間延長のみの場合)

休憩時間数(※7)	1企業当たりの上限額
9時間以上 11時間未満	50万円
11時間以上	75万円

(※7) 事業実施計画で指定した事業場に導入する勤務間インターバルの休憩時間数のうち、最も短いものを指します。

3. 賃金引き上げの達成時の加算額

(常時使用する労働者数が30人以下の場合)

引上げ人数	1～3人	4～6人	7～10人	11人～30人
3%以上引上げ	30万円	60万円	100万円	1人当たり10万円(上限300万円)
5%以上引上げ	48万円	96万円	160万円	1人当たり16万円(上限480万円)

(常時使用する労働者数が30人を超える場合)

引上げ人数	1～3人	4～6人	7～10人	11人～30人
3%以上引上げ	15万円	30万円	50万円	1人当たり5万円(上限150万円)
5%以上引上げ	24万円	48万円	80万円	1人当たり8万円(上限240万円)

【資料3】

令和5年度の本協議会における 取組みについて

令和5年度の本協議会における取組みについて

時間外労働の上限規制の適用まで残り約1年となる令和5年度の取組みは非常に重要となることから、令和5年度の協議会は年2回以上開催することとし、以下の事項に重点的に取り組む。

本協議会での今年度の取組み

●物流関係事業者・荷主、消費者等全体に届く周知・啓発活動

荷主、消費者に対し、物流の重要性について広くPRを行うとともに、運送事業者に対しても関係法令、各種ガイドライン等の周知・浸透を図る。

- ・関係省庁・関係団体と連携したセミナー・説明会の開催
- ・荷主団体に対する協力要請
- ・荷主や一般消費者への啓蒙を目的とした新聞広告
- ・荷主企業・運送事業者に対する各種リーフレット等の送付 など

協議会スケジュール（案）



関係省庁・関係団体と連携したセミナー・説明会の開催

2024年4月からの自動車運転業務における時間外労働時間の上限規制適用まで残り1年を切っていることを鑑み、あらためて荷主企業への周知・啓発を行い、今後の持続可能な物流の実現に向けて、荷主企業と運送事業者の連携強化・理解を深めることを目的に「物流の2024年問題」についてのセミナーを開催予定。

本セミナーでは、運送事業における事業環境の変化や労働・安全問題、物流効果対策等の調査研究に従事し、経済産業・国土交通省・農林水産省の3省庁による「持続可能な物流の実現に向けた検討会」について、検討会委員にも就任されている株式会社NX総合研究所の大島 弘明 氏を講師にお迎えしてご講演をいただきます。

- 日 時 : 令和5年9月8日(金) 14時～16時 (予定)
- 場 所 : 三重県総合文化センター 小ホール
- 参加人数 : 100～150名を想定
- 主 催 : 三重県トラック取引環境・労働時間改善協議会
- 対 象 : 荷主を主体として運送事業者も対象とする
- 講 師 : (株)NX総合研究所 大島氏

その他各種制度の周知・浸透

○新聞一般紙への広告掲載

一般消費者に対し、物流の重要性について広くPRを行うため、新聞一般紙への広告掲載を実施する。

【掲載時期】 3月ころを予定（本協議会名での掲載）

求められる!
トラックドライバーの
働き方改革!!

持続可能なトラック輸送の実現に向けて抜本的な見直しが進んでいます

SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS

**物流
危機**

業務改善・生産性改善を一緒に!!
発荷・着荷、それぞれのお取引先との連携が不可欠です。

トラックの待遇改善、人手不足解消へ
標準的な運賃と燃料サーチャージに
ご理解をお願いします。

付帯作業の改善、待機時間削減をお願いします
●労働条件、改善基準告示を遵守（2024年版）
オプティカルホワイト物流推進運動で実現を。

**トラック輸送は
総経費の半分を
人件費が占める
労働集約産業**

ドライバーの時間外労働は、一般的な
年間720時間上限の適用に向け、
2024年から年間960時間が上限と
なります。このためトラックドライバー
の働き方を見直します。

標準的な運賃

国土交通省が告示している「標準的な運賃」は下記のとおりです。 <抜粋> 中部運輸局・国土交通省告示第575号 令和2年4月24日				
I 距離制運賃 (単位:円)				
車種別 キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
30km	17,770	20,480	26,070	32,690
50km	21,150	24,420	31,350	39,530
100km	29,600	34,280	44,550	56,630
200km	46,520	53,800	70,230	89,810
200kmを超えて500kmまで20kmを増すごとに加算する金額				
	3,380	3,870	5,070	6,540
500kmを超えて50kmを増すごとに加算する金額				
	8,440	9,680	12,660	16,340

II 時間制運賃 (単位:円)

基本額	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
	基本走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの130km	35,710	42,130	53,700
加算額	基本走行キロを超える場合は、1時間を増すごとに (4時間制の場合であって、午前から午後にわたる場合は、 正午から起算した時間により加算額を計算する。)			
	280	340	510	710
基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに (4時間制の場合であって、午前から午後にわたる場合は、 正午から起算した時間により加算額を計算する。)				
	3,430	3,590	3,850	4,550

III 運賃割増率
【特務車両割増】冷蔵車・冷凍車……………2割
【休日割増】日曜祝祭日に運送した距離に照る……………2割
【深夜・早朝】午後10時～午前5時までに運送した距離……………2割

IV 待機時間料
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額
小型車 1,670円 / 中型車 1,750円
大型車 1,870円 / トレーラー 2,220円

V 積込料、取卸料、付帯業務料
積込み、取卸しその他付帯業務を行った場合には、運賃とは別に
料金として収受

VI 実費
有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合には、
運賃とは別に実費として収受

VII 燃料サーチャージ 別に定めるところにより収受

トラック輸送がくらしと経済を支えます

トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 (厚生労働省 三重労働局、国土交通省中部運輸局 三重運輸支局、一般社団法人 三重県トラック協会)

トラックは生活と
経済のライフライン

【参考】昨年度掲載の広告 日本経済新聞（3月23日）、朝日新聞（3月24日）

4

物流革新に向けた政策パッケージ

令和5年6月2日

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

目次

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減
- ② 納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し
- ③ 物流産業における多重下請構造の是正
- ④ トラックGメン（仮称）の設置等
- ⑤ 担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある設備投資の促進
- ② 物流GXの推進
- ③ 物流DXの推進
- ④ 物流標準化の推進
- ⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック速度規制の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- ⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ⑨ ダブル連結トラックの導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進
- ⑫ 軽トラック事業の適正運営や安全確保
- ⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容
- ② 荷主・物流事業者の物流改善の評価・公表
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達率「半減」を含む再配達削減
- ⑤ 物流に係る広報の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

3. 今後の進め方

物流は我が国の国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラであり、我が国経済の力強い成長や、より豊かな国民生活の実現等のため、その機能を十分に発揮させていく必要がある。一方、物流分野においては、人手不足や労働生産性の低さといった課題に対応するため、働き方改革の推進が求められているほか、カーボンニュートラルへの対応にも迫られている。

そのような中、2024年4月には、トラックドライバーに「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（平成30年法律第71号）が適用される。これは、物流産業を魅力ある職場とすることを目的としているが、同時に、時間外労働の上限が年間960時間になるなど、一部のトラックドライバーの労働時間が短くなることも想定される。この結果、我が国は、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねなくなるという、いわゆる「2024年問題」に直面している。具体的には、このまま推移すると輸送力が2024年度には14%（トラックドライバー14万人相当）、2030年度には34%（トラックドライバー34万人相当）不足し、今のようには運べなくなる可能性がある」と推計されている。

このため、我が国の社会経済の変化に迅速に対応し、荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関が連携し、政府一体となって総合的な検討を行うべく、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が2023年3月31日に設置・開催された。同会議では、総理から、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容、について1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を取りまとめるよう指示がなされた。これを受け、「物流革新に向けた政策パッケージ」を次のとおり取りまとめるものである。

もとより、「2024年問題」は当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、当該時点から始まる構造的な課題であり、また、社会において大きな存在感を有する物流には、カーボンニュートラルへの対応が求められるため、2030年の輸送力不足も見据え、下記の対策に中長期的に継続して取り組む必要がある。そのための枠組みを、次期通常国会での法制化も含め確実に整備する。なお、「2024年問題」に直面する4月まで1年を切った今、下記対策のうち下線部分については今年中に実行に移し、2024年における輸送力不足の解消に目処をつける。

記

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

物流プロセスにおいては、発荷主企業と着荷主企業との間の契約において商品

の内容や納品時期等が決定され、それを前提として、荷主（主に発荷主）企業と物流事業者の間で運送契約が結ばれる。このため、物流事業者が独自に貨物輸送の効率化を図ろうとしても実施困難な場合が多い。また、貨物の輸送先でトラックドライバーが契約にない荷役作業や陳列作業等の附帯作業を指示されたり、長時間の荷卸し待ち等を強いられたりするケースも散見されている。

一方で、物流事業者間の取引関係においては、多重下請関係が存在するため、実運送事業者が適正な運賃を収受することが困難となっていることも多い。

このため、物流の生産性向上を図るとともに、物流産業を魅力ある職場とするためには、荷主企業、物流事業者の双方において非効率な商慣行の見直しを行う必要がある。

① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減【農水省、経産省、国交省等】

待機時間、荷役時間の削減等を通じてトラックドライバーの労働時間を削減するとともに、納品回数の減少等を通じた総輸送需要の抑制や物量の平準化により効率的な物流を実現するため、発荷主企業、物流事業者、着荷主企業が連携・協働して、改善を図る必要がある。このため、事業規模や貨物特性といった事情を勘案しつつ、それぞれの事業者に対して、物流負荷の軽減に向けた計画作成や実施状況の報告を求めるとともに、取組みが不十分な事業者に対して、勧告、命令等を行う規制的措置等の導入等に向けて取り組む。

この規制的措置の導入を前提として、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項（ガイドライン）を示し、これに則して大手の荷主企業・物流事業者が業界・分野別に「自主行動計画」を作成し、今年度中に前倒しで実施することを図るとともに、運送契約に含まれる荷待ち・荷役等の範囲を明確化し、正当な対価の収受を促進する。

② 納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し【農水省、経産省、消費者庁】

食品を製造した日から賞味期限までの期間の3分の1の間に納品が求められる商慣行（3分の1ルール）が存在しており、現在その見直しを進める過程で納品期限が3分の1のものと2分の1のものが混在し、物流及び在庫管理を複雑化させている。また、特に日販品で受発注後翌日納品を求める短いリードタイムが主流となっており、トラックの夜間運転や倉庫の夜間作業などをもたらしている。こうした3分の1ルールや短いリードタイム等食品物流の商慣行の見直しについて、官民で構成する協議会等の場を通じて食品事業者に対して働きかけを行う。

これら商慣行の見直しについて、上記①と同様、ガイドラインの提示や自主行動計画の作成等により、今年度中に荷主企業が前倒しで実施することを図る。

また、繁忙期を避けた発注やその大ロット化、パレチゼーション等、物流効率化を意識した商取引が進められるよう、物流サービスや需給状況に応じて価格を

変動させる「メニュープライシング」や「ダイナミックプライシング」の取組み等、商取引における物流コストの見える化の推進に向けて取り組む。

③ 物流産業における多重下請構造の是正【国交省】

多重下請構造にあるトラック事業において、実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等を実現するため、元請事業者等が実運送事業者を把握できるよう、台帳作成等に係る規制的措置の導入等に向けて取り組む。

この規制的措置の導入を前提として、上記①と同様、ガイドラインの提示や自主行動計画の作成等により、今年度中に大手の荷主企業・元請運送事業者が前倒して実施することを図る。

また、トラック事業に係る必要な安全規制の見直しを図るとともに、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないように、法令遵守への意識が低く、悪質な法令違反が常態化していると認められるトラック事業者に対し、強力かつ重点的に改善を促す観点から、適正化実施機関が行う巡回指導の強化に伴い、国の監査体制を充実させ、悪質事業者に対する監査を強力に実施する。

④ トラックGメン（仮称）の設置等【国交省、厚労省】

「トラックGメン（仮称）」を設置し、発荷主企業のみならず、着荷主企業も含め、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化する。また、当該Gメンによる調査結果を貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号。以下「トラック法」という。）に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用し、実効性を確保する。

加えて、自動車運転者の健康と労働条件を確保するため、自家用自動車により自社の貨物を輸送する事業者についても、労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底を図る。

⑤ 担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃收受・価格転嫁円滑化等【国交省、経産省、公取委、農水省、厚労省、消費者庁】

トラック事業、内航海運業及び倉庫業に係る燃料等の価格上昇分を反映した適正な運賃・料金收受に関する周知及び法令に基づく働きかけ等を実施する。また、トラック事業者をはじめとする物流事業者は荷主企業に対する交渉力が弱く、コストに見合った適正な運賃・料金が收受できていないことから、取引環境の適正化を強力に推進する。また、運賃・料金が消費者向けの送料に適正に転嫁・反映されるべきという観点から、「送料無料」表示の見直しに取り組む。

労務費を含めた、適切な価格転嫁の実現を図るため、下請Gメンによるヒアリング結果を踏まえた自主行動計画の改定・徹底や、価格交渉促進月間の結果に基づく情報公開と指導・助言などに、関係省庁でより一層連携して取り組む。

特に、トラック運送業については、依然として荷主企業起因の長時間の荷待ち

や、運賃・料金の不当な据え置き等が十分に解消されていないことを踏まえ、トラック法に基づく荷主企業等への「働きかけ」「要請」及び「標準的な運賃」の制度について、延長等所要の対応を検討する必要がある。また、適正運賃の収受を確保するため、契約の電子化・書面化を図る規制的措置の導入等に向けて取り組む。労働条件の改善と取引環境の適正化を図るため、国土交通省、公正取引委員会、経済産業省、農林水産省、厚生労働省等の関係省庁でより一層緊密に連携し、トラック法に基づく荷主企業等への「働きかけ」「要請」等を徹底する。

上記④及び⑤に掲げた適正な運賃収受・価格転嫁の円滑化やトラック法に基づく荷主企業等への要請の強化、情報公開等の措置の具体的内容について、今年中に成案を得る。

⑥ **トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底【国交省】**

トラック法に基づく「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁できるよう、今年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図る。

また、新たに設置する「トラック G メン（仮称）」により、「標準的な運賃」の活用状況についての監視を強化し、その調査結果や下請振興法に基づく指導・助言も活用して、適正な取引を阻害する疑いがある荷主企業等に対してはトラック法に基づく「働きかけ」「要請」等を行うことにより、「標準的な運賃」制度の実効性を確保し、適正な運賃収受を実現する。

(2) **物流の効率化**

「2024 年問題」による物流の停滞を回避するためには、DX等による物流の効率化・生産性向上を図るとともに、モーダルシフト等を含む脱炭素化を進めることが必要であり、また、それらの基礎となる物流の標準化が不可欠である。また、生産性向上と併せて輸送の安全の確保、人材の活用・育成も推進する必要がある。

① **即効性のある設備投資の促進【農水省、経産省、国交省】**

物流事業者の営業所や倉庫等において、バース予約システムや、フォークリフト、自動倉庫や無人荷役機器の導入など自動化・機械化を進める。また、トラックドライバーの労働時間を削減していくためには、荷主企業においても到着時間指定やパレット化を推進していくことが重要であることから、荷主企業における自主的な取組みを促すとともに、設備・システム投資を推進する。

② **物流GXの推進【国交省、経産省、農水省、環境省】**

トラックドライバーの担い手確保にも資するモーダルシフト・モーダルコンビネーション（鉄道・新幹線含む。）を地域の実情に応じて促進するとともに、車両

や施設等の省エネ化・脱炭素化を推進するなど、物流GXを実現していくため、次の取組みを推進する。

(モーダルシフトの強力な促進)

トラック長距離輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを強力に促進し、最適なモードを活用したモーダルコンビネーションの展開を図るために、コンテナ専用トラックやシャーシ、コンテナ等の導入を促進するとともに、貨物鉄道についての輸送余力等をより広い対象に見える化したシステムの導入、フェリーの積載率についての定期的な調査・荷主企業等への情報提供を行い、利用可能な輸送力について周知することにより、鉄道や船舶の利用促進及び積載率の向上を図る。

また、貨物鉄道について、既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込みを強化するとともに、輸送力を増強するための施設整備を進める。エネルギー使用量やCO₂排出量を見える化するための調査や新幹線による貨物輸送拡大の可能性に関する調査を行うとともに、貨物新幹線車両について調査を行う。さらに、貨物駅における積み替えステーション、多機能倉庫、パレットデポの整備及びE&S化¹、冷蔵、冷凍コンテナ、大型コンテナの取扱い拡大、フォークリフト、トップリフター、駅構内トラック等への電動車の導入や新型車両の開発・導入を進める。

更なる内航海運の活用に向けて、フェリー・RORO船の輸送力増強を進めるとともに、船内でのトラックドライバーの休息環境の整備を進める。

これらによる貨物鉄道や内航海運の輸送力増強・活用について、下記3.記載の2030年度に向けた政府の中長期計画の策定に向けて、定量的に示せるよう、関係者間で速やかに協議を開始する。

(省エネ化・脱炭素化等に資する車両や船舶の導入)

EV等の電動車や、スワップボディコンテナ車両²等の輸送効率の向上による省エネ化に資する車両の普及促進を進める。

ゼロエミッション船等の開発・導入、生産基盤の構築及び船員の教育訓練環境の整備並びに内航海運の脱炭素化に必要な調査・技術開発及び連携型省エネ船等の導入等の取組みを進める。

洋上風力発電で発電した電気を安定的かつ効率的にエネルギー需要地に届ける観点から、電気を輸送する電気運搬船の普及等やその効率的な輸送に向けた取組みを促進する。

¹ コンテナを本線上の列車から積卸しすること。着発線荷役。

² 車体と荷台を分離することができ、分離中に荷役作業の実施が可能な車両。

(物流施設等の省エネ化・脱炭素化)

物流の脱炭素化に向けて、物流施設における省エネ型省人化機器及び再生可能エネルギー設備等の導入や、冷凍冷蔵倉庫における脱炭素型自然冷媒機器への転換、物流施設やEVトラック等に対して一体的かつ効率的にエネルギー供給を行う取組み等を推進する。

(カーボンニュートラルポート)

海陸の結節点となる港湾の脱炭素化に向けて、低炭素型荷役機械の導入、LNGバンカリング拠点の形成等の取組みによってカーボンニュートラルポートの形成を推進する。

③ 物流DXの推進【警察庁、国交省、経産省、農水省】

自動運転、ドローン物流、自動配送ロボットや自動倉庫等、物流DXを活用して物流の生産性を向上させるよう、次の取組みを推進する。

(自動運転やドローン物流等)

自動運転トラック、自動運航船、ドローン物流等の実用化に向け、着実に対応を行う。自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて、実証段階から実装への移行を加速化し、中山間地域から都市部まで全国に行き渡らせるため、「デジタルライフライン全国総合整備計画」を2023年度内に策定する。また、2024年度から先行的な取組みを開始し、送電網等における150km以上のドローン航路の設定や、新東名高速道路の一部区間における100km以上の自動運転車用レーンの設定等を行うほか、高速道路上の車道以外の用地や地下を活用した物流専用の自動輸送についても、調査を行う。

自動運転技術等の新技術の導入期に、個別の事業者で新技術を用いた車両等を保有することのハードルが高いため、それらの導入を促進するようなスキームを具体化する。

(自動配送ロボットを活用した物流DX)

低速・小型の自動配送ロボットの公道走行による配送サービスの拡大のため、多数台の自動配送ロボットを同時操作する技術や、インフラとの協調による走行環境の拡大、安全性・安定性の確保などに関する技術の開発を支援する。

(トラック輸送・荷役作業等の効率化)

荷主企業等と連携して荷待ち時間を削減するため、倉庫や貨物鉄道駅、空港上屋等におけるバース予約システム等の導入を推進する。自動倉庫や無人荷役機器等荷役作業の効率化等に資する機器等の導入を推進する。

また、トラック事業者における車両動態管理システムや配車管理システム、

求貨求車システム、貨物鉄道におけるI o Tも活用した輸送余力等をより広い対象に見える化したシステム、トラックドライバー向け予約システム、コンテナハンドリングマネジメントシステム等の輸送効率化に資するシステムの導入や、原価計算システム等のトラック事業者の価格交渉力強化のためのシステムの導入を推進する。さらに、トラック事業者の運行管理の高度化により輸送の安全確保を図るため、デジタル式運行記録計について、将来的な義務づけも視野に入れつつ強力な普及促進を図る他、DXを活用した事業者間での遠隔点呼等の実現に向けた調整を加速する。

商流情報と物流情報のオープンプラットフォームを活用した共同輸配送等による積載率向上に向けた取組みの普及促進・拡大を図る。

トラックデータの利活用・連携の仕組みの確立を通じたトラック運行管理の最適化に向けて、複数の大型車メーカー間でのデータの標準化を進めるとともに、メーカーから物流事業者へのデータの共有のための環境整備を進めることにより、物流事業者におけるデータの利活用を推進する。

(内航海運におけるDX)

適切な労務管理や効率的な運航管理を実現するため、AIを活用した配船計画の作成や船員労務管理システム等の導入に向け取り組むほか、船員の働き方改革や荷役作業の効率化をより一層推進するため、船上作業を自動化する装置等の機器・システムの利活用等により、内航海運DXを促進する。また、依然として紙や対面で行われている海運事業者や船員による行政手続きについて、業務プロセスの再構築(BPR)を実施した上でオンライン化を行い、生産性向上や働き方改革を図る。

(港湾や空港における入退場の円滑化や手続きの電子化)

港湾での待ち時間短縮や荷役効率化に向け、新・港湾情報システム「COMPAS」の横展開や遠隔操作RTGの導入等、「ヒトを支援するAIターミナル」の取組みの社会実装を進めるとともに、AIターミナルの取組みをさらに深化させ、港湾における更なる生産性向上と労働環境改善に資する技術開発を推進する。

また、港湾物流全体の生産性向上やデータの利活用による機動的な港湾政策の実施に向けて、民間事業者間の港湾物流手続等を電子化・可視化する「サイバーポート」を推進する。

空港においては、待ち時間短縮に資するトラックドックマネジメントシステム³の導入を進める。

³ 「バース予約システム」+「受付システム」でトラックバースの受付・管理を電子化することにより、効率的に作業を行えるシステム。

(フィジカルインターネット⁴)

中長期的に人口減少等が進む中で、物流機能を維持するに留まらず、我が国の産業競争力の源泉としていくべく、効率的な共同輸配送・共同拠点利用の仕組みであるフィジカルインターネットの実現に向けて、2022年3月に策定したロードマップに従い、各種の取組みを着実に進めていく。特に、喫緊の取組みとして、業界ごとのアクションプランの策定・推進や、物流情報の可視化・共有、電子タグ・物流ロボット等を活用した輸配送・物流拠点の自動化・デジタル化、地域レベルでのモデルケース創出を推進する。

④ 物流標準化の推進【国交省、経産省、農水省】

官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会⁵で定めた標準仕様のパレットの利用拡大を図るため、事業者による導入やそれに対応するための物流拠点の改修等を進めるとともに、紛失・流出防止のためのパレットの動態管理・個体管理の取組みを推進する。

トラック事業者、鉄道事業者及び内航海運事業者が共通して使用可能な大型コンテナのあり方を検討し、その導入を促進するとともに、それに対応するための貨物駅の改修、トップリフターの導入等推進する。また、国際海上コンテナに対応する低床型貨車の導入等を推進する。

⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援【国交省、農水省】

(物流施設の機能強化等)

サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす営業倉庫が2024年問題等の社会情勢の急激な変化に的確に対応できるよう、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年法律第85号)の計画認定制度に関し効果的な見直しを行い、物流GX・DX設備等の導入に加え、物流施設の整備・機能強化を推進する。また、災害時等におけるサプライチェーンの確保及び円滑な支援物資物流の実現のため、非常用電源設備の導入促進等により物流施設の災害対応能力の強化等を推進し、地域における防災力の強化等を推進する。

貨物鉄道について、現に貨物列車が走行している線区や災害時等に貨物列車が走行する蓋然性が高い線区については基幹的鉄道ネットワークとして維持・機能向上を図るとともに、災害による長期不通が発生しないよう、脆弱箇所について、鉄道河川橋梁対策、隣接斜面崩壊対策を実施するなど、輸送障害に強い貨物鉄道ネットワークを構築する。また、災害時に貨物鉄道が一部寸断された場合であっても、迅速、かつ、安定的に代行輸送を実施できる体制を確立す

⁴ 規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の倉庫やトラック等をネットワークとして活用し輸送する共同輸配送システム。

⁵ 官民物流標準化懇談会(2021年6月設置。日本物流団体連合会、日本ロジスティクスシステム協会、農林水産省、経済産業省、国土交通省が事務局)での議論を受けて、特に物流器材(パレット等)にかかる標準化について重点的に議論・検討するための分科会。

るため、代行輸送の拠点となる貨物駅における円滑な積替えを可能とするための施設整備を推進する。

青果物等の流通について、パレット化、中継輸送等やコールドチェーン化を進めるため、集出荷施設・卸売市場等の物流施設や保冷库等の機器の整備・機能強化を推進する。

(物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備)

三大都市圏環状道路、地方都市の環状道路等の高規格道路整備による物流ネットワークの強化や、道路の部分改良の機動的・面的実施、TDM施策など交通容量を有効活用する取組みの推進による道路ネットワークのパフォーマンス向上により、迅速かつ円滑な物流を実現する。

トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAや道の駅における大型車駐車マスの拡充や、これと関連したSA・PAにおける有料による駐車マス予約制度の導入、SA・PAにおけるPPP手法等による休憩施設や仮眠施設の拡充など、さらに大型車が確実に休憩できるような取組みを推進するとともに、物流の効率化等を促進するため、地域における必要性を検討し、スマートICの整備を推進する。また、物流の効率化など生産性向上のため、IC・港湾・空港等の整備と連携して地方公共団体が行うアクセス道路の整備に対して、支援を行う。さらに、中継輸送の実用化・普及に資する拠点の整備等を推進する。

IC周辺等で道路等の関連都市インフラの整備等を推進するとともに、積極的な土地利用の最適化を図ることで、物流施設等を誘致しやすい環境を形成する。

モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した岸壁等の港湾施設の整備や、荷役効率化に向けたターミナルにおけるシャーン位置管理等のシステム整備、貨物輸送需要を踏まえたシャーン置き場、小口貨物積替施設、リーファープラグ等の整備を推進する。

⑥ 高速道路のトラック速度規制の引上げ【警察庁、国交省】

交通安全の観点から現在80キロメートル毎時とされている高速自動車国道上の大型貨物自動車の最高速度について、交通事故の発生状況のほか、車両の安全に係る新技術の普及状況などを確認した上で、引き上げる方向で調整する。

⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現【国交省】

トラックドライバーの労働生産性の向上のため、大口・多頻度割引の拡充措置を継続し、利用しやすい高速道路料金を実現する。

なお、法令を遵守しない事業者が割引の対象とならないよう、高速道路会社に

において、割引制度を厳格に運用する。

⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上【国交省】

特殊車両通行制度に関して、ドライバー不足の解消や働き方改革の実現のため、通行時間帯条件の緩和等を行うとともに、手続期間の短縮を図るため、道路情報の電子化の推進等による利便性向上を図る。

⑨ ダブル連結トラックの導入促進【国交省】

1台で通常の大形トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進する。ダブル連結トラックの普及に向けた取組みとして、運行状況や事業者のニーズを踏まえ、運行路線の拡充等に向けて調整するとともに、ダブル連結トラックに対応した駐車マスを整備する。

また、ダブル連結トラックの積載率向上を図るため、高速道路IC近傍に立地した物流拠点施設の整備を促進する。

⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し【警察庁】

路外の駐車スペースが少ない場所を中心に、集配に係る駐車に関する規制緩和の要望が依然として寄せられていることから、こうした要望も踏まえつつ、交通実態等に応じたきめ細かな取組みをより一層推進する。

⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進【農水省、経産省、国交省、公取委】

過疎地域における担い手不足や貨物量減少・積載率低下といった課題に対応するため、共同輸配送や物流事業者間の協業等を促進する方策について具体化する。地域レベルでもフィジカルインターネットの実現に向けて、標準化や物流DXの成果を活用しつつ、荷主企業・物流事業者等の関係者間の連携を促進する。

⑫ 軽トラック事業の適正運営や安全確保【国交省】

軽トラックの事故が増加し輸送の安全確保が急務となっていること、また、トラック運送業の働き方改革を進める中で適正な競争条件を確保する必要があることを踏まえ、軽トラック運送業における安全対策を強化する。同時に、軽トラック事業者が遵守すべき輸送の安全や労働時間に係る法令等について、当該事業者等に運送を依頼する荷主企業・元請事業者等を通じて、周知・徹底を図る。

また、個人事業主である軽トラック事業者のドライバーの輸送の安全を確保するため、軽トラック事業者のドライバーが車両の法定点検や故障等の際に、安全や損害賠償の支払に必要な措置を講じた上で、個人事業主間で車両の共同使用を認める新たな制度について具体化する。

さらに、軽トラック事業の適正運営等のため、軽トラック事業者を利用して運送する事業者による取組みに関し必要な措置を講じる。

⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成【国交省】

トラック運送業における深刻な担い手不足を解消するべく、快適で働きやすい職場環境を整備するとともに、荷積み・荷卸しの負担が物流事業者にとって非常に負担となっていることから、こうした負担軽減に資するテールゲートリフター等の設備の導入やフォークリフトの免許取得を促し、物流業界の働き方改革や担い手確保を図る。女性や若者等の多様な人材の確保や、制度の運用変更に向けて2023年度中に調整を行うほか、外国人材の活用に向けて調整を進める。

また、トラック事業者の労働生産性を向上するため、大型車両やトレーラー、ダブル連結トラック等の輸送効率の高い車両を運転するために必要な免許の取得を促進する。

船員については、今後見込まれる高齢船員の大量離職に備え、新人船員の計画的な確保・育成を推進するとともに、元船員の復職支援等船員の確保・育成に取り組む。船内という閉鎖空間で労働と生活を繰り返す特殊な環境で、若手船員の定着が課題となっているため、船員労働環境改善の観点からより高速・大容量の海上ブロードバンドサービスの普及に向けた環境整備を図る。

(3) 荷主・消費者の行動変容

物流負荷の軽減のためには、荷主企業や消費者の意識改革・行動変容が不可欠であるが、「2024年問題」に対する荷主企業、消費者の認知度はまだ不十分であり、単なる広報活動にとどまらない新たな取組みが必要である。

① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容【農水省、経産省、国交省等】

経営者層の意識改革により荷主企業における全社的な物流改善への取組みを促進するため、荷主企業の役員クラスに物流管理の責任者を配置することを義務づけるなどの規制的措置等の導入に向けて取り組む。

② 荷主・物流事業者の物流改善の評価・公表【農水省、経産省、国交省等】

荷主企業・物流事業者がより自発的・積極的に物流改善の取組みを進めることを後押しするため、荷主企業・物流事業者による物流改善の取組みや実施状況等についてランク評価等による見える化を行い、企業の努力が消費者や市場からの評価につながる仕組みの創設に向けて1.(1)①「荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減」の取組みとあわせて具体化する。

③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み【消費者庁、厚労省、農水省、経産省、国交省、環境省】

急いで受け取る必要のない荷物については、消費者がよりゆとりを持った配送日時を指定（輸送モードの選択も含む。）するなど、消費者の意識改革・行動変容を促す取組みを進める。

④ 再配達率「半減」を含む再配達削減【消費者庁、厚労省、農水省、経産省、国交省、環境省】

再配達率が高止まりし、宅配事業者の負担が増えており、特に、タワーマンションにおいては、1個運ぶのに30分以上かかる場合もあるなど、その改善が必要である。そのため、コンビニ・ガソリンスタンドでの受け取りやマンションにおける宅配ボックスの設置、置き配が進む取組み等を推進するとともに、上記③や再配達削減に向けた消費者の行動変容を促すインセンティブの付与に向けて調整するなど、宅配事業者の負担軽減に資する取組みを進める。また、2024年度に不足する輸送力を補うため、再配達率を半減にする緊急的な対策を講じる。

⑤ 物流に係る広報の推進【消費者庁、厚労省、農水省、経産省、国交省、環境省】

より広く荷主企業や消費者に対して、物流が果たしている役割の重要性やその危機的状況、持続可能な物流の実現のために各々が取り組むべき事項を伝えるため、官民連携して強力に広報を推進する。

2. 施策の効果（2024年度分）

このまま推移すると輸送力が2024年度には14%（トラックドライバー14万人相当）、2030年度には34%（トラックドライバー34万人相当）不足し、今のようには運べなくなる可能性がある。これを補う方策を「因数分解」して「原単位」を分析すると、輸送力不足を1ポイント（輸送力1ポイントはトラックドライバー1万人相当）改善するためには、

- ・トラックの荷待ち・荷役の時間を平均4分削減する（施策を講じない場合3時間）
- ・又はトラックの積載率を0.4ポイント向上する（施策を講じない場合38%）
- ・又は内航海運及び貨物鉄道の年間貨物輸送量（トンベース）の8%に相当する貨物量（0.3億トン）をトラック輸送から海上輸送又は鉄道輸送に転換する（施策を講じない場合3.5億トン）
- ・又は宅配便の再配達率を2ポイント削減する（施策を講じない場合12%）

ことが必要と推計される。

これを踏まえ、上記1.の施策を下記3.のとおり進めることで、下表のように、荷待ち・荷役の削減、積載率向上、モーダルシフト、再配達率削減を図り、2024年度に不足する輸送力を補うことを目指す。

また、2030年度分の輸送力不足についても、下記3.に記載のとおり、2024年度予算案の編成過程において、政府としての中長期計画を策定・公表することで、民間企業による計画的な投資を可能とする。

	施策なし	→	施策あり	効果
荷待ち・荷役の削減	3時間	→	2時間×達成率(3割)	4.5ポイント
積載率向上	38%	→	50%×達成率(2割)	6.3ポイント
モーダルシフト ^(注)	3.5億トン	→	3.6億トン	0.5ポイント
再配達率削減	12%	→	6%	3.0ポイント
			合計	14.3ポイント

(注) モーダルシフトの効果は、内航海運・貨物鉄道の年間貨物輸送量を表す（モーダルシフトにより転換された貨物輸送量相当が、トラックの年間貨物輸送量から削減されることが見込まれる。）。

3. 今後の進め方

1年以内に具体的な成果が得られるよう、上記1.で今年中に講ずる施策として下線を付した内容を含め、以下のとおり、年明けに目指す措置から逆算して時系列で整理し、3段階で推進する。

(2024年初)

○ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化

荷主企業・物流事業者間における物流負荷の軽減、物流産業における多重下請構造の是正、荷主企業の経営者層の意識改革・行動変容等に向けた規制的措置について、2024年通常国会への法案提出を視野に具体化する。

(2023年末まで)

○ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「標準運送約款」「標準的な運賃」の改正等

実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、トラック法に基づく「標準的な運賃」の運賃水準を見直すとともに、運送契約に含まれる荷待ち・荷役、附帯業務等の輸送以外のサービスについて、範囲を明確化やそれらの標準的な水準等を示す。併せて、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等の明確化・有料化を促し、荷主企業や元請事業者に適正に転嫁できるよう、2023年中に、「標準運送約款」の見直しを図る。

さらに、トラック法に基づく荷主企業等への要請の強化や適正な取引を促進するための情報公開等の措置の具体的内容について成案を得る。

○ 再配達「半減」に向けた対策

上記2.のとおりに荷待ち・荷役の削減、積載率向上、モーダルシフトを図ってもなお2024年度に不足する可能性のある輸送力を補うため、再配達率が現在の12%から6%へと半減するように緊急的な施策を具体化する。

○ 2024 年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成・公表

2024 年度には輸送力が 14%（トラックドライバー14 万人相当）不足する可能性があることを踏まえ、上述の規制的措置の導入を前提として、業種・分野別に、物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成し、政府においても年内目途にそれらを公表する。ガイドラインの遵守状況について、2023 年度末にフォローアップ調査を行い、速やかに結果を公表する。

○ 2030 年度に向けた政府の中長期計画の策定・公表

2030 年度には輸送力が 34%（トラックドライバー34 万人相当）不足する可能性があることを踏まえると、規制的措置の導入・適用により物流の適正化の効果を上げつつ、物流の生産性向上をさらに進める必要がある。このため、モーダルシフトに必要となるハード整備をはじめとする上記 1.の各種施策について、2024 年度予算案の編成過程において、輸送力逼迫の見通しを踏まえつつ、政府としての中長期計画を策定・公表することで、民間企業による計画的な投資を可能とする。

(速やかに実施)

○ 規制的措置の導入を前提としたガイドラインの作成・公表等

上述の規制的措置の導入、自主行動計画の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

この政策パッケージの各施策の取組状況について、2024 年度における輸送力不足の解消に目処をつけることを念頭に、2024 年初にフォローアップを行う。

以上

物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン

2023年6月
経済産業省
農林水産省
国土交通省

効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取組を実施することが必要である。発荷主事業者、物流事業者及び着荷主事業者は、次に掲げる諸事項に取り組むことを通じて、物流の適正化・生産性向上を図るものとする。

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

■物流業務の効率化・合理化

①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握

荷主事業者は、発荷主事業者としての出荷、着荷主事業者としての入荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等（荷積み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間を把握する。

※荷待ち時間¹とは、集貨又は配達を行った地点（集貨地点等）における到着日時から出発日時までの時間のうち、業務（荷積み、荷卸し、附帯業務等）及び休憩に係る時間を控除した時間（待機時間）を指す。

※附帯業務とは、品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務をいう。

②荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール

荷主事業者は、物流事業者に対し、長時間の荷待ちや、運送契約にない運転等以外の荷役作業等をさせてはならない。

荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内とする。その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が2時間以内となった、あるいは既に2時間以内となっている荷主事業者は、目標時間を1時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努める（※）。

また、荷主事業者は、物流事業者が貨物自動車運送事業法等の関係法令及び法令に基づく命令を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮をしなければならない²。

¹ 荷待ち時間のうち、物流事業者都合による早期到着等は荷主事業者による把握及び削減が困難であるため、荷主事業者においては荷主都合による荷待ち時間を把握することとする。なお、中・大型トラックによる運送については、トラック運送事業者において、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）第8条に基づき、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合や荷役作業、附帯業務を行った場合は乗務記録に記載することが義務付けられている。

² 荷主事業者が、貨物自動車運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為（違反原因行為）を行っていることが疑われる場合、当該荷主事業者は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の

※トラックドライバーの1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち、荷役作業等にかかる時間は計約3時間と推計される³。これを各荷主事業者の取組によって1時間以上短縮することを基本的な考え方とする。

③物流管理統括者の選定

荷主事業者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組を事業者内において総合的に実施するため、物流業務の実施を統括管理する者（役員等）を選任する。物流管理統括者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組の責任者として、販売部門、調達部門等の他部門との交渉・調整を行う。

④物流の改善提案と協力

発荷主事業者・着荷主事業者の商取引契約において物流に過度な負担をかけているものがないか検討し、改善する。また、取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者等の手作業での荷積み・荷卸しの削減、附帯業務の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。

■運送契約⁴の適正化

⑤運送契約の書面化

運送契約は書面又はメール等の電磁的方法を原則とする^{5・6}。

⑥荷役作業等に係る対価

荷主事業者は、運転者が行う荷役作業等の料金を支払う者を明確化し、物流事業者に対し、当該荷役作業等に係る適正な料金を対価として支払う。

また、自ら運送契約を行わない荷主事業者においても、取引先から運送契約において定められた荷役作業等を確認し、当該荷役作業が運送契約にないものであった場合も、発・着荷主事業者間で料金を支払う者を明確化し、当該者から取引先又は物流事業者に対して別途対価を支払う。

⑦運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としなければならない⁷。

2に基づき、国土交通大臣による働きかけ、要請、勧告・公表の対象となる。なお、違反原因行為としては、「長時間の荷待ち」や「依頼になかった附帯業務」、「運賃・料金の不当な据置き」等があげられる。

³ 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」

⁴ 多くの場合、着荷主事業者が輸送条件（納品場所や納品時刻等）を指定し、これに基づき発荷主事業者が輸送を手配しているが、着荷主事業者が輸送を手配する場合（引取り物流）も存在する。

⁵ トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成26年1月22日、平成29年8月4日改訂）

<https://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>

⁶ 標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）

<https://www.mlit.go.jp/common/001280957.pdf>

⁷ 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（令和2年国土交通省告示第75号）においては、待機時間が30分を超える場合や、積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受することとされている。

⑧燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映

物流事業者から燃料サーチャージの導入について相談があった場合及び燃料費等の上昇分や高速道路料金等の実費を運賃・料金に反映することを求められた場合には協議に応じ、コスト上昇分を運賃・料金に適切に転嫁する⁸。

⑨下請取引の適正化

運送契約の相手方の物流事業者（元請事業者）に対し、下請に出す場合、⑤から⑧までについて対応することを求めるとともに、多重下請構造が適正な運賃・料金の収受を妨げる一因となることから、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意する⁹。

■輸送・荷役作業等の安全の確保

⑩異常気象時等の運行の中止・中断等

台風、豪雨、豪雪等の異常気象¹⁰が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行わない。また、運転者等の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重する。

(2) 実施することが推奨される事項

■物流業務の効率化・合理化

①予約受付システムの導入

トラックの予約受付システムを導入し、荷待ち時間を短縮する。

②パレット等の活用

パレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し、荷役時間等を削減する。また、レンタルパレットや他社が所有するパレット等を活用する場合には、本来の目的以外で使用せず、使用後は所有者等に適切に返却する。取引先や物流事業者からパレット等の活用について提案があった場合には、協議に応じ、積極的なパレット等の活用を検討する。

③入出荷業務の効率化に資する機材等の配置

指定時間に着車したトラックにおいて、フォークリフト作業員待ち等の荷待ち時間が発生しないよう、適正な数のフォークリフトやフォークリフト作業員等、荷役に必要な機材・人員を配置する。また、入出荷業務の効率化を進めるためデジタル化・自動化・機械化に取り組む。

⁸ 荷主（元請を含む。）が貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）や下請代金支払遅延等防止法（昭和31年法律第120号）に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の2に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表の対象となる。

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000011.html

⁹ 公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」（平成29年3月9日、令和4年12月26日改定）においては、「適正取引確保や安全義務の観点から、全ての取引について、原則、2次下請までに制限する。なお、2次下請は荷主からみて3つの事業者が取引に関与している状況をいう。」とされている。

¹⁰ 「異常気象時」の目安は国土交通省「台風等による異常気象時下における輸送の目安」によるものとする。

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001330342.pdf>

④検品の効率化・検品水準の適正化

検品方法（納品伝票の電子化、検品レス化、サンプル検品化、事後検品化等）や返品条件（輸送用の外装段ボールの汚れ、擦り傷があっても販売する商品に影響がなければ返品しない）等の検品の効率化・検品の適正化を推進し、返品に伴う輸送や検品に伴う拘束時間を削減する。

⑤物流システムや資機材（パレット等）の標準化

物流に係るデータ・システムの仕様やパレットの規格等について標準化を推進する。また、取引先や物流事業者からデータ・システムの仕様やパレットの規格等の標準化について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。

パレットの活用に当たり、これからパレット化を図る荷主事業者は、平面サイズ1,100mm×1,100mmのパレットの導入を優先的に検討する。パレット化実施済みの荷主事業者がパレット標準化を行うに当たっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ1,100mm×1,100mmのパレットの採用を検討する¹¹。

物流に係るデータ項目の標準化に当たっては、「物流情報標準ガイドライン¹²」を参照し、ガイドラインのメッセージに準拠するなど、他データとの連携ができるよう留意する。

⑥輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮

トラック輸送の輸送距離を短縮し、トラック運転者の拘束時間を削減するため、長距離輸送におけるモーダルシフト、幹線輸送部分と集荷配送部分の分離、集荷先・配送先の集約等を実施する。

⑦共同輸配送の推進等による積載率の向上

貨物の輸送単位が小さい場合には、他の荷主事業者との連携や物流事業者への積合せ輸送の実施により、積載率を向上する。

■運送契約⁴の適正化

⑧物流事業者との協議

運賃と料金を含む運送契約の条件に関して、物流事業者に対して積極的に協議の場を設ける。

⑨高速道路の利用

トラック運転者の拘束時間を削減するため、高速道路を積極的に利用する。また、物流事業者から高速道路の利用と料金の負担について相談があった場合は、協議に応じ、高速道路の利用に係る費用については、運賃とは別に実費として支払う。

¹¹ 官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 中間とりまとめ（令和4年6月）
<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001487773.pdf>

¹² 物流情報標準ガイドライン
<https://www.lisc.or.jp/>

⑩ 運送契約の相手方の選定

契約する物流事業者を選定する場合には、関係法令の遵守状況を考慮する¹³とともに、働き方改革^{14・15}や輸送の安全性の向上¹⁶等に取り組む物流事業者を積極的に活用する。

■ 輸送・荷役作業等の安全の確保

⑪ 荷役作業時の安全対策

荷役作業を行う場合には、労働災害の発生を防止するため、安全な作業手順の明示、安全通路の確保、足場の設置等の対策を講じるとともに、事故が発生した場合の損害賠償責任を明確化する。

¹³ 国土交通省自動車総合安全情報 行政処分情報

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>

¹⁴ 賛同企業リスト（「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト）

<https://white-logistics-movement.jp/list/>

¹⁵ 運転者職場環境良好度認証制度 認証事業者（自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」）

https://www.untenshashokuba.jp/?page_id=2597

¹⁶ 公益社団法人全日本トラック協会「Gマーク制度について」

<https://jta.or.jp/member/tekiseika/gmark.html>

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

■物流業務の効率化・合理化

①出荷に合わせた生産・荷造り等

出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行い、荷役時間を短縮する。

②運送を考慮した出荷予定時刻の設定

トラック運転者が輸配送先まで適切に休憩を取りつつ運行することが可能なスケジュールが組めるよう出荷予定時刻を設定する。

(2) 実施することが推奨される事項

■物流業務の効率化・合理化

①出荷情報等の事前提供

貨物を発送する場合に、物流事業者や着荷主事業者の準備時間を確保するため、出荷情報等を早期に提供する。例えば、出荷オーダー確定が当日になった場合、輸送手段を見込みで確保する必要が生じ、急な輸配送依頼や荷待ち時間の発生につながるため、可能な限り出荷の前日以前に出荷オーダーを行う。

②物流コストの可視化

着荷主事業者との商取引において、基準となる物流サービス水準を明確化し、物流サービスの高低に応じて物流コスト分を上下させるメニュープライシング等の取組を実施し、物流効率に配慮した着荷主事業者の発注を促す。

③発荷主事業者側の施設の改善

荷待ち・荷役作業等の時間の削減に資するよう、倉庫等の物流施設の集約、新設・増設、レイアウト変更等、必要な改善を実施する。

④混雑時を避けた出荷

道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、出荷時間を分散させる。

⑤発送量の適正化

荷待ち時間を削減するとともに運行効率を向上させるため、日内波動（例．朝納品の集中）や曜日波動、月波動などの繁閑差の平準化や、隔日配送化、定曜日配送化等の納品日の集約等を通じて発送量を適正化する。

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

■物流業務の効率化・合理化

①納品リードタイムの確保

発荷主事業者や物流事業者の準備時間を確保し、輸送手段の選択肢を増やすために、発注から納品までの納品リードタイムを十分に確保する。納品リードタイムを短くせざるを得ない特別な事情がある場合には、自ら輸送手段を確保する（引取り物流）等により、物流負荷の軽減に取り組む。

(2) 実施することが推奨される事項

■物流業務の効率化・合理化

①発注の適正化

荷待ち時間を削減するとともに運行効率を向上させるため、日内波動（例．朝納品の集中）や曜日波動、月波動などの繁閑差の平準化や、適正量の在庫の保有、発注の大ロット化等を通じて発注を適正化する。

発注の適正化にあたり、取引先がメニュープライシングを用意している場合（2.（2）②参照）には、それを活用する。

②着荷主事業者側の施設の改善

倉庫等の物流施設の集約、新設・増設、レイアウト変更等を行い、荷待ち・荷役作業等の時間を削減する。

③混雑時を避けた納品

道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、納品時間を分散させる。

④巡回集荷（ミルクラン方式）

着荷主事業者が車両を手配し、各取引先の軒先まで巡回して集荷する巡回集荷（ミルクラン方式）の方が、より効率的な物流が可能となる場合は、発荷主事業者との合意の上で、これを導入する。

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

・ 共通事項

■ 物流業務の効率化・合理化

① 業務時間の把握・分析

荷主事業者による取組の前提として、運送時間、庫内作業時間、入出庫に係る荷待ち時間及び荷役作業等（積込み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間を把握・分析し、物流業務の問題・課題を明らかにするなど、生産性向上に向けた改善活動を実施する。

■ 労働環境改善に資する措置

② 長時間労働の抑制

荷主事業者等からの依頼を受ける時点で、労働基準法令等を遵守できるかどうか確認するとともに、他社に運送・保管等を委託する場合にあっては、委託した下請事業者が労働基準法令等を遵守できるかどうか確認する。労働基準法令等を遵守できない事例が確認された場合には、原因分析、改善策の検討を行った上で、荷主事業者等との協議を実施する。

■ 運賃の適正収受に資する措置

③ 運送契約の書面化

運送契約は書面又はメール等の電磁的な方法を原則とする^{17・18}。

④ 運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としなければならない¹⁹。

⑤ コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組

労務費や燃料費等の運送に係るコスト上昇分や、運送契約に含まれない荷役作業等への対価、高速道路料金、船舶運賃等の実費については、実運送事業者や倉庫事業者が収受すべきものとして、荷主事業者等に対し、必要コスト負担について申し入れ、運送・保管・取引条件の見直し提案などの協議を実施する。

また、他のトラック運送事業者に運送を委託する場合にあっては、当該事業者は、委託先の下請事業者が実運送事業者に対して実運送に係る必要な対価を適正に支払っているか確認する。

⑥ 契約内容の見直し

運送・保管実態等と契約内容が整合していない場合、契約内容の見直しを実施する。

¹⁷ トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成 26 年 1 月 22 日、平成 29 年 8 月 4 日改訂）

<https://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>

¹⁸ 標準貨物自動車運送約款（平成 2 年運輸省告示第 575 号）

<https://www.mlit.go.jp/common/001280957.pdf>

¹⁹ 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（令和 2 年国土交通省告示第 575 号）においては、待機時間が 30 分を超える場合や、積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受することとされている。

⑦下請取引の適正化

下請に出す場合、③から⑥までについて対応することを求めるとともに、多重下請構造が適正な運賃・料金の收受を妨げる一因となることから、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意する²⁰。

・個別事項（運送モード等に応じ、実施することが求められる事項）

■労働環境改善に資する措置

⑧荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握

トラック運送事業者は、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合や荷役作業等を行った場合は乗務記録に記載し、最低1年間は保存する^{21・22}。

なお、荷待ち時間等の把握にあたっては、デジタル式運行記録計を活用することにより、客観的な把握に努める。

■運賃の適正収受に資する措置

⑨トラック運送業における多重下請構造の是正

元請トラック運送事業者は、下請トラック運送事業者の名称や運送内容等を整理したリストを作成し、実運送事業者を含む下請構造の把握に努める。

下請トラック運送事業者は、その運送のうち一部又は全部を他の事業者に請け負わせた場合、当該他の事業者の名称を請負元のトラック運送事業者に報告する。

⑩「標準的な運賃」の積極的な活用

トラック運送事業者は、「標準的な運賃」の考え方を活用し、自社の人件費、燃料費、車両償却費等のコストを計算の上、自社運賃を算出し、荷主事業者と積極的に交渉する。なお、荷主事業者との交渉にあたり、交渉力が十分に備わっていないトラック運送事業者は、全国の運輸支局等に設置するトラック輸送適正取引推進相談窓口²³や、国土交通省ウェブサイト上に設置した目安箱²⁴を適宜活用する。

²⁰ 公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」（平成29年3月9日、令和4年12月26日改定）においては、「適正取引確保や安全義務の観点から、全ての取引について、原則、2次下請までに制限する。なお、2次下請は荷主からみて3つの事業者が取引に関与している状況をいう。」とされている。

²¹ 貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）第8条

²² 貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について（平成15年3月10日）第8条

²³ トラック輸送適正取引推進相談窓口

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000004.html

²⁴ 荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000043.html

(2) 実施することが推奨される事項

・ 共通事項

■ 物流業務の効率化・合理化

① 物流システムや資機材（パレット等）の標準化

物流に係るデータ・システムの仕様やパレットの規格等について、業種分野横断的・業種分野別の物流標準化に関するアクションプラン・ガイドラインを踏まえ、荷主事業者積極的に提案することにより標準化を推進する。パレットの活用にあたっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ 1,100mm×1,100mm のパレットの導入を優先的に検討する。また、物流に係るデータ項目の標準化にあたっては、「物流情報標準ガイドライン²⁵」を参照し、ガイドラインのメッセージに準拠するなど、他データとの連携ができるよう留意する。

■ 運賃の適正収受に資する措置

② 賃金水準向上

賃金の原資となる運賃・料金の適正収受を進め、労働者の賃金水準の向上に取り組む。出来高払いや残業代に依存する給与体系を見直し、基本給を向上させるなど、賃金水準の向上に努める。

・ 個別事項（運送モード等に応じ、実施することが求められる事項）

■ 効率化に資する措置

③ トラックの予約受付システム等の導入

トラック運転者の荷待ち時間を削減するとともに、電子伝票を導入する等により、事前に入出庫情報を把握し、庫内作業の効率化を図る。

トラック運送事業者は、配車計画システム等を活用した効率的な配送ルートの設定による輸送の効率化に取り組む。

④ 共同輸配送の促進、帰り荷の確保

共同で輸配送を実施することにより、積載効率の向上に取り組む。また、片荷となっている場合には帰り荷を確保することとなり、空車回送の削減につなげる。

⑤ 倉庫内業務の効率化

自動化・機械化を進めるとともに、返品物流の減少や検品レスに向けた取組を荷主事業者と連携して進める。

⑥ 入出庫ロットの大口化、平準化、受発注時間の前倒し

入出庫ロットの大口化、物流波動の平準化、受発注時間の前倒し等を荷主事業者と連携して進める。

²⁵ 物流情報標準ガイドライン
<https://www.lisc.or.jp/>

■労働環境改善に資する措置

⑦モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進

トラックで輸送していた貨物について、荷主事業者に積極的に提案を行い、大量輸送が可能な鉄道と船舶を活用して輸送するよう取り組む。

船内でのトラックドライバーの休憩環境の整備に取り組む。

⑧中継輸送の促進

トラック運送事業者は、運転者の日帰り運行を可能とし、労働環境の改善を図るため、中継輸送に積極的に取り組む。

⑨高速道路の積極的な利用

トラック運送事業者は、運転者の拘束時間等を削減するため、高速道路を積極的に利用する。また、高速道路料金については、運賃とは別に実費として収受するよう、荷主事業者に対して申し入れる。

⑩作業負荷軽減等による労働環境の改善

自動化・機械化やパレット化により、荷役作業の負荷軽減や時間削減を図る。特に、重量物を人力で持ち上げることを回避することや、物流拠点における深夜労働等の削減に取り組む。

⑪働きやすい職場認証制度及びGマーク制度の推進

トラック運送事業者は、働き方改革や輸送の安全性の向上等を図るため、「ホワイト物流」推進運動に参加²⁶するとともに、「運転者職場環境良好度認証制度」（働きやすい職場認証制度）の認証²⁷や、貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）における「安全性優良事業所」としての認定²⁸を積極的に受ける。

■運賃の適正収受に資する措置

⑫下請取引の相手方の選定

下請トラック運送事業者を選定する場合には、関係法令の遵守状況を考慮²⁹するとともに、働き方改革^{26・27}や輸送の安全性の向上²⁸等に取り組む下請トラック運送事業者を積極的に活用する。

²⁶ 賛同企業リスト（「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト）

<https://white-logistics-movement.jp/list/>

²⁷ 運転者職場環境良好度認証制度 認証事業者 | 自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」

https://www.untenshashokuba.jp/?page_id=2597

²⁸ 公益社団法人全日本トラック協会「Gマーク制度について」

<https://jta.or.jp/member/tekiseika/gmark.html>

²⁹ 国土交通省自動車総合安全情報 行政処分情報

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>

5. 業界特性に応じた独自の取組

上記1. から4. までの取組について、業界特性上実施することができない事項については、代替となる取組を設定して実施することとする。また、上記1. から4. までの取組に加えて、業界団体や関係事業者間で物流の適正化・生産性向上のために合意した事項については、これを実施することとする。